BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 maja 1936 r. | NR. 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Ułatwienia obrotu dewizami na terenie portu gdyńskiego.

Od chwili wprowadzenia reglamentacji dewiz na terenie Polski zabiegi Izby naszej i sfer gospodarczych na terenie portu gdyńskiego, zrzeszonych w Radzie Interesantów Portu, zmierzały ku temu, aby spowodować stworzenie takich warunków reglamentacji dewizowej w odniesieniu do tranzakcyj walutami zagranicznemi, związanych z obrotami portowemi, które w jaknajmniejszym stopniu mogłyby krępować swobodę tych obrotów. Obecnie wydana została przez Komisję Dewizową instrukcja, regulująca w sposób dla sfer portowych pożądany, obroty dewizami na terenie portu.

Ze względu na wagę tej instrukcji uważamy za wskazane przytoczyć ją w całości.

§ 1.

Niżej wymienionym przedsiębiorstwom, zarejestrowanym w Gdyni, udziela Komisja Dewizowa generalnego zezwolenia na dokonywanie przewidzianych w niniejszym okólniku czynności w zakresie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi.

§ 2.

Wymienione poniżej przedsiębiorstwa, uprawnione przez Komisję Dewizową, należą do następujących kategoryj:

a) przedsiębiorstwa żeglugowe,
b) przedsiębiorstwa maklerstwa okrętowego oraz ajencje okrętowe,
c) przedsiębiorstwa ekspedycji portowej,
d) przedstawicielstwa koncernów węglowych oraz
e) przedsiębiorstwa, których działalność związana jest z obrotami portowemi i transportem morskim.

§ 3.

Przedsiębiorstwa, uprawnione przez Komisję Dewizową, otrzymują generalne zezwolenie na: 1) zużytkowanie posiadanych zagranicznych środków płatniczych na cele przewidziane w § 4 oraz 2) nabywanie zagranicznych środków płatniczych, zgodnie z §§ 6 i 7 niniejszego okólnika.

§ 4.

Zużytkowanie zagranicznych środków płatniczych dozwolone jest jedynie na cele regulowania kosztów zagranicznych, związanych z transportem morskim oraz z techniką obrotu portowego, a mianowicie:

a) kosztów transportu towarów, frachtów morskich i rzecznych, kosztów postojowego, kosztów przeładunku towarów, kosztów ekspedytorskich, kosztów składowania, opłat portowych (towarowych) i kolejowych, prowizyj spedytorów zagranicznych, kosztów uszkodzeń statków, wagonów i towarów:
b) ogólnych wydatków żeglugowych, przystaniowego, kosztów przeładunku towarów (płaconych przez statki), opłat pilotowych, opłat kanałowych, opłat portowych (statkowych), opłat za holowanie, opłat za frachtowanie statków cudzoziemskich, kurtaży frachtowych, ekspertyz okrętowych:

c) ogólnych wydatków przedsiębiorstw żeglugowych, kosztów napraw statków w portach zagranicznych, zasilanie kas okrętowych na czas podróży statku, wypłat kapitanom i członkom załóg na niezbędne ich wydatki w czasie pobytu w portach — do wysokości 50% ich miesięcznych poborów, o ile podróż rozpoczyna się w porcie polskim;
d) ogólnych wydatków statków pasażerskich, opłacania wiz zagranicznych oraz innych opłat publiczno - prawnych za pasażerów i emigrantów; deponowania kaucyj i składania gwarancyj za pasażerów i emigrantów;
e) kosztów celnych i przekazowych oraz podobnych opłat;
f) stawek ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych, transportowych, premij za ubezpieczenie kredytów eksportowych w walutach obcych, ubezpieczeń od ryzyka ekspedycyjnego, premij ubezpieczeniowych za casco, hawarje i odpowiedzialność cywilną, premij ogniowych;
g) niezbędnych kosztów technicznego zaopatrywania okrętów, kosztów aprowizacji, bunkru (węgiel, ropa, woda), kosztów gratyfikacyj bunkrowych i innych;
h) pensyj i płac zatrudnionych zagranicą pracowników i załóg statkowych;
i) wydatków zagranicznych filij i towarzystw siostrzanych;
j) deponowania kaucyj i składania gwarancyj w sprawach spornych;
k) prowizyj i wydatków zagranicznych przedstawicieli i pośredników oraz kosztów akwizycji i reklamy;
l) kosztów ściągania i wywindykowania należności, w szczególności kosztów adwokackich, procesowych, arbitrażowych oraz kosztów bankowych;
m) upustów cen i bonifikat;
n) kosztów podróży handlowych;
o) opłat konsularnych i innych opłat publiczno-prawnych;
p) kosztów, związanych z rozliczeniami hawaryj i hawaryj wspólnych.

§ 5.

Generalne zezwolenie na zużytkowanie zagranicznych środków płatniczych uprawnia przedsiębiorstwo do:
a) posiadania w bankach dewizowych w Gdyni specjalnych rachunków walutowych i złotowych, których salda pozostają do wolnego rozporządzenia właściciela konta dla swobodnego wywozu lub wysłania zagranicę środków płatniczych zarówno krajowych, jak i zagranicznych (t. zw. rachunek specjalny za zezwoleniem Komisji Dewizowej). Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe uprawnione są ponadto do posiadania powyższych rachunków w bankach dewizowych w innych miejscowościach kraju. Na rachunki te mogą być przyjmowane przez banki dewizowe następujące wpłaty:
   1. wpływy środków płatniczych z zagranicy,
   2. wpłaty w kraju, dokonane na podstawie zezwoleń dewizowych,
   3. zagraniczne środki płatnicze, nabyte przez właściciela konta w ramach kontyngentów, przewidzianych w § 7.
b) otrzymywania od banków dewizowych w Gdyni — a jeżeli chodzi o polskie linje żeglugowe w innych miejscowościach kraju — czeków opatrzonych adnotacją, uprawniającą właściciela konta do bezpośredniego wywozu lub wysłania danego czeku zagranicę oraz do przesyłania lub przekazywania otrzymywanych zagraniczn. środków płatniczych zagranicę, bez każdorazowego specjalnego zezwolenia, lecz w ramach generalnego zezwolenia;
c) prowadzenia wolnych rachunków dla zagranicznych dłużników-wierzycieli, celem rozliczenia na tych rachunkach należności wobec zagranicy;
d) wypłat w kraju w złotych i zagranicznych środkach płatniczych cudzoziemcom na rachunek zagranicznego kontrahenta dla wyrównania jego należności lub zaliczek na poczet jego należności;
e) zamiany walut zagranicznych na walutę innych krajów lub złote i do wysyłania zagranicę walut, uzyskanych z zamiany.

§ 6.

Nabycie zagranicznych środków płatniczych na podstawie generalnego zezwolenia może mieć miejsce jedynie celem zużytkowania tych środków w sposób przewidziany w § 4.

§ 7.

Przed otrzymaniem generalnego zezwolenia na nabywanie zagranicznych środków płatniczych, zgodnie z punktem 2 § 3, zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest złożyć Komisji Dewizowej za pośrednictwem Oddziału Banku Polskiego w Gdyni wykaz posiadanych pieniędzy oraz należności zagranicznych, jak również przewidywanych wpływów i wydatków w walutach zagranicznych w okresie najbliższego miesiąca. Opierając się na tych danych, Komisja może określić maksymalną kwotę zagranicznych środków płatniczych, które mogą być nabyte w ciągu miesiąca.

§ 8.

O ile przy udzielaniu generalnego zezwolenia nie zarządzono inaczej, uprawnione przedsiębiorstwa mogą dysponować zagranicznemi środkami płatniczemi w ten sposób, że część tych środków, przyznanych w myśl § 7,

nieprzekraczająca 25% maksymalnej kwoty miesięcznej a niewykorzystana w danym miesiącu, może być zużytkowana w ciągu następnego miesiąca.

§ 9.

Generalne zezwolenie może być w każdej chwili odwołane bez podania powodów.

§ 10.

Na pokrycie zleceń klientów, związanych z obrotem portowym w tranzycie i reeksporcie, Oddział Banku Polskiego w Gdyni wydawać będzie bezpośrednio przedsiębiorstwom niżej wymienionym zezwolenia, uprawniające do nabywania zagranicznych środków płatniczych oraz do ich zużytkowania w sposób, przewidziany w § 5.

Zezwolenia takie wydawane będą na podstawie faktury, dokumentu przewozowego oraz kwitu celnego. W razie braku któregokolwiek z tych dokumentów, przedsiębiorstwo złoży pisemne zobowiązanie, że brakujący dokument przedstawiony będzie w ciągu trzech miesięcy.

Dokumenty oryginalne mogą być, przy staraniu o przydział zagranicznych środków płatniczych, zastąpione kopjami lub wyciągami konosamentów. Zgodność kopji względnie wyciągu z dowodem oryginalnym winien stwierdzić Oddział Banku Polskiego w Gdyni, odnotowując na oryginale dokonanie przydziału zagranicznych środków płatniczych.

Dla udowodnienia zużycia zagranicznych środków płatniczych, zezwala się na przyjmowanie cedowanych dowodów, jak konosamentów, deklaracyj celnych, kwitów celnych i t. p., w wypadkach, gdy odbiorca i importer nie jest tą samą osobą.

Przy towarach tranzytowych zezwala się na przyjmowanie zamiast kwitów celnych specjalnych zaświadczeń Urzędu Celnego, Administracji Portu lub Izby Przemysłowo-Handlowej, stwierdzających, że towar został sprowadzony do wolnej strefy, bądź też do składów celnych tranzytowych.

§ 11.

1) Przedsiębiorstwa, posiadające generalne zezwolenie Komisji Dewizowej, obowiązane są nadsyłać do Oddziału Banku Polskiego w Gdyni w dniu 10 każdego miesiąca zestawienie czynności, dokonanych w ubiegłym miesiącu a wchodzących w zakres obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi.

Zestawienie — zgodne z księgami przedsiębiorstwa — musi być prowadzone w złotych polskich, jednakże w treści każdej pozycji należy podawać odnośną kwotę w walucie obcej. Zestawienie obejmować ma: wyszczególnienie otrzymanych lub nabytych zagranicznych środków płatniczych, sposób ich zużytkowania oraz wyszczególnienie posiadanych nadwyżek w zagranicznych środkach płatniczych. Nadwyżki te winny przedsiębiorstwa postawić do dyspozycji Oddziału Banku Polskiego w Gdyni lub miejscowych banków dewizowych.

2) Oddziałowi Banku Polskiego w Gdyni przysługuje prawo rewidowania ksiąg uprawnionych przedsiębiorstw.

§ 12 wylicza przedsiębiorstwa, którym Komisja Dewizowa udzieliła generalnego zezwolenia dewizowego, w ramach wyżej przewidzianych.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 15 maja br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora, posiedzenie Prezydjum Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Główna część obrad Prezydjum poświęcona została omówieniu sytuacji, jaka się wytworzyła w okręgu Izby na tle wprowadzonej reglamentacji dewizowej, oraz kontroli obrotów handlu zagranicznego. W szczególności omówione zostały warunki obrotu towarowego z W. M. Gdańskiem przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, położonych w okręgu Izby.

Prezydjum Izby rozważyło również sprawę, dotyczącą roli, jaką miałyby odegrać samorząd gospodarczy i związki branżowe w zakresie wykonywania funkcyj, związanych z reglamentacją obrotu handlu zagranicznego. Prezydjum wypowiedziało się za celowością wykorzystania tych organizacyj przez czynniki miarodajne, przez zlecenie im wykonywania całości funkcyj kontrolnych.

Prezydjum poleciło Dyrektorowi Izby, Dr. Kulikowskiemu, stałe informowanie członków Prezydjum o przebiegu prac w kierunku realizacji wyżej wspomnianych postulatów.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 15 maja br. odbyło się pod przewodnictwem p. Radcy Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. W posiedzeniu tem wzięli udział Wiceprezesi Izby pp. Dr Konrad Kasperowicz oraz Inż. Alfred Dziedziul, oraz radcowie J. Mazur i B. Nowacki, Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski, wicedyrektor J. Kawczyński, korespondenci Izby Dr T. Bierowski, Dr B. Kasprowicz i J. Michalewski, wreszcie przedstawiciele przemysłu portowego, pp. Dyr Jakubowicz i Hordyński.

Komisja przeprowadziła końcowe obrady nad projektem przepisów, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę kontrolerów wagi i ilości towarów. Po dokonaniu kilku, wyłonionych w czasie dyskusji, poprawek redakcyjnych, projekt ten ma być ostatecznie uchwalony na następnem posiedzeniu Komisji.

Przy rozważaniu sprawy opinjowania podań o udzielenie koncesyj celnych firmom ekspedycyjnym na terenie portu, Komisja doszła do wniosku, że ilość już udzielonych tego rodzaju koncesyj zadawala całkowicie potrzeby portu.

WYBÓR RADCY IZBY P. JULJANA RUMMLA PREZESEM HONOROWYM SEKCJI MORSKIEJ STOWARZYSZENIA POLSKICH DZIENNIKARZY I PUBLICYSTÓW GOSPODARCZYCH.

Sekcja Morska Stowarzyszenia Polskich Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych w Gdyni nadała w dniu 15. bm. p. Juljanowi Rummlowi godność honorowego prezesa sekcji w uznaniu jego zasług na polu pracy publicystycznej w dziedzinie propagandy polskich zagadnień morskich. Podczas zebrania, które poprzedziło nadanie honorowej prezesury p. Juljanowi Rummlowi, wygłosił on bardzo interesujący odczyt o zadaniach publicystów morskich w Polsce, przedstawiając kształtowanie się zagadnień morskich od chwili powstania państwa polskiego i rolę publicysty polskiego w kształtowaniu opinji publicznej Polski na te zagadnienia.

Następnie prezes Sekcji p. Dr B. Kasprowicz scharakteryzował działalność p. J. Rummla, jako pioniera polskiej myśli morskiej i gorliwego propagatora konieczności budowy własnego portu w Gdyni. Po omówieniu następnie działalności p. J. Rummla jako założyciela i organizatora pierwszego przedsiębiorstwa okrętowego „Żegluga Polska", Dr Kasprowicz prosił go o przyjęcie godności honorowego prezesa Sekcji Morskiej Stowarzyszenia Polskich Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych. Artystycznie wykonany dyplom nadający tę godność p. J. Rummlowi został odczytany i doręczony mu przez sekretarza Sekcji red. T. Nowackiego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Całkowite przewozy polskiej floty handlowej w kwietniu, bez uwzględnienia linji palestyńskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż. wyniosły 87.581 t. towarów, oraz 1.686 loads i 474,7 standardów drzewa, wobec 70.607,5 t. towarów, przewiezionych w kwietniu 1935 roku i 58.265 ton, przewiezionych w kwietniu 1934 roku. Wzrost ilościowy względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku wynosi przeszło 30%. W miesiącu marcu ten wzrost względem poprzedniego roku wynosił 29%, tempo więc wzrostu przewozów pozostaje nieosłabione.

Na eksport przypadło 65.947 ton i wymienione ilości drzewa (IV. 1935: 54.898,5 ton), na import 20.768 t. (IV. 1935: 9.204 t.), na przewozy międzyportowe i tranzytowe 866 ton (IV. 1935: 6.505 ton). Zmniejszyły się więc przewozy międzyportowe, gdyż odpadły zeszłoroczne przewozy węgla między obcemi portami, import wzrósł znacznie silniej niż eksport, dzięki czemu wykorzystanie tonażu stało się większe.

Przewozy Żeglugi Polskiej wzrosły z 27.122 t. w kwietniu 1935 r. na 44.113 ton towarów, 1.686 loads i 474,7 standardów drzewa w kwietniu br. Statki linjowe przedsiębiorstwa przewiozły 20.551 t. towarów (IV. 1935: 13.340 t.) w tem w eksporcie 11.898 t. (IV. 1935: 6.316 t.) w imporcie 7.787 t. (IV. 1935: 6.332 t.), w tranzycie 866 t. (IV. 1935: 672 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej, łącznie ze statkiem „Wisła", który był statkiem towarowym uruchomionej wspólnie z towarzystwem Gdynia — Ameryka L. Ż. linji południowo - amerykańskiej, przewiozły 23.562 t. i wyszczególnione partje drzewa, wobec 13.782 t. towarów przewiezionych przez trampy w kwietniu ub. roku. Z tego przypadło na wywóz 15.765 ton towarów i całe drzewo (IV. 1935: 7.949 t.), na przywóz 7.797 t. (IV. 1935: nic): przewozów między portami zagranicy nie było wcale.

Na działalność wywozową trampów złożyły się: eksport zboża 6.198 t., węgla 4.930 t., koksu 2.200 t., kartofli 72 t., grochu 31 t. i pakuł 10 t., oraz 1.686 loads podkładów kolejowych i 111 std. tarcicy i prócz tego na s/s „Wisła": żelaza 1.795 t., rur 223 t. cynku 131 t., dykty 90 t., chemikalij 83 ton, oraz drzewa tartego 364 std.

W imporcie trampy przewiozły 7.200 t. tomasyny, 357 t. bawełny, 239 t. kukurydzy.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego zwiększyły swe przewozy z 6.599 t. i 61 koni w kwietniu ub. roku na 10.080 t. i 47 koni, w tem 103 tony przypadło nowej linji pasażerskiej towarzystwa Gdynia—Londyn—Havre. Na statkach Polbritu import wzrósł więcej niż import. Wywieziono 6.293 t. (IV. 1935: 4.566 t.). przywieziono 3.787 t. (IV. 1935:

2.033 t.) Na Gdynię skierowało się 8.118 t. towarów (IV. 1935: 4.705 t.), w tem w eksporcie 4.680 t. i konie (IV. 1935: 3.180 i konie), w imporcie 3.438 t. (IV. 1935: 1.525 t.), na Gdańsk 1.972 t. (IV. 1935: 1.894 t.), w tem w eksporcie 1.623 t. (IV. 1935: 1.386 t.) i w imporcie 349 t. (IV. 1935: 308 t.) Obrót towarowy przez Gdańsk pozostaje w stanie stacjonarnym, obrót przez Gdynię silnie wzrasta.

Co do kierunków portów zagranicznych, to na Londyn skierowało się 2.963 t. towarów eksportowych (2.263 t. z Gdyni i 710 t. z Gdańska), oraz 2.119 t. importu) 1.965 t. do Gdyni i 154 t. do Gdańska), na Hull 3.315 t. towarów eksportowych (2.402 t. z Gdyni i 963 t. z Gdańska), oraz 1.580 t. importowych) 1.385 t. do Gdyni i 195 t. do Gdańska).

Z Havre przywieziono 15 t. i wywieziono 88 t. towarów. Nowa ta linja, która rozpoczęła w tym miesiącu zawijanie zamiast do Dover, do Londynu, służy głównie przewozowi emigrantów.

Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A. przewiozła 801 pasażerów i 3.164 t. towarów (IV. 1935: 358 pas. i 1.279 t. towarów), jednakże porównanie w tym wypadku kryje całkiem różne przewozy: w kwietniu ub. roku był jeden przyjazd i jeden odjazd na linji północno - amerykańskiej, w kwietniu r. b. m/s „Piłsudski“ wykonał wycieczkę z Nowego Yorku na Antylę i nie był w tym miesiącu w Gdyni, natomiast na nowej linji południowo-amerykańskiej s/s „Pułaski“ miał w Gdyni jeden przyjazd i jeden odjazd. Na wejściu było 66 pasażerów i 1.397 t. ładunku, na wyjściu 745 pasażerów i 1.767 t. towarów. Z końcem miesiąca została uruchomiona w Trieście nowa jednostka towarzystwa — m/s „Batory“, który udał się z wycieczką w swą dziewiczą podróż do Gdyni.

Statki Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarobu) przewiozły 30.224 t. węgla, na co złożył się wyłącznie węgiel eksportowy i koks, wywożone tylko z Gdyni, wobec 35.529.5 t. wywiezionych w kwietniu ub. roku. Na zmniejszenie się wywozu złożyły się dwie przyczyny: dokowanie dwu statków, wskutek czego statki wykonały podróży 11 wobec trzynastu podróży w IV. 1935, po drugie statki obecnie więcej niż przedtem ładują koksu, co zmniejsza przewiezione ilości wagowe i szybkość obrotu tonażu. Z wywiezionego węgla i koksu 21.207.5 ton poszło do portów szwedzkich, 5.854 t. do Norwegji i 3.162,5 t. do Belgji. Z dokonanych 11 podróży 8 było do Szwecji, 2 do Norwegji i jedna do Belgji.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU BR.

W miesiącu kwietniu urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 10.610 min. 30 z zużyciem prądu 71.710 kW/h i przeładowano 154.540 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bież. roku 100.0%, w ubiegłym roku 127,0%.

POŚWIĘCENIE BANDERY NA M/S „BATORY“.

Dnia 17 b. m. odbyła się uroczystość poświęcenia bandery na nowym transatlantyku polskim m/s „Batory“.

Na uroczystość przybył z Warszawy Pan Wicepremjer Inż. Eugenjusz Kwiatkowski w towarzystwie PP. Podsekretarzy Stanu: Grodyńskiego, Doleżala i Świtalskiego. Poza przedstawicielami Rządu przybyli również ze stolicy: Poseł Król. Węgiersk. w Warszawie P. de Hory, przedstawiciele Ministerstw oraz organizacyj społecznych.

Uroczystość rozpoczęta została nabożeństwem, które odprawił na pokładzie statku Ks. Kanonik Turzyński. Po nabożeństwie Biskup morski Ks. Dr Okoniewski wygłosił kazanie i dokonał uroczystego poświęcenia bandery statku.

Skolei przemówił Pan Wicepremjer Kwiatkowski, podkreślając ogrom wysiłków całego społeczeństwa polskiego w dziedzinie morskiej. Do wyników pracy w tej dziedzinie zaliczył Pan Wicepremjer powstanie portu gdyńskiego, będącego jednym z pierwszych portów Europy, i uruchomienie polskiej floty handlowej, która pozyskała w „Batorym“ nową wspaniałą jednostkę.

Po tem przemówieniu Kapitan statku Borkowski podniósł banderę przy dźwiękach hymnu narodowego, odegranego przez orkiestrę Marynarki Wojennej. Następnie odegrane zostały hymny: włoski, duński, kanadyjski oraz Stanów Zjednoczonych.

W dalszym ciągu uroczystości Minister pełn. de Hory wręczył kapitanowi statku upominek od Premjera węgierskiego Gömbösa, poczem wygłosił przemówienie, dające wyraz przyjaźni, łączącej narody węgierski i polski. Po przemówieniu P. de Hory odegrany został hymn węgierski oraz podniesiona na maszt statku flaga węgierska; wreszcie Prezes Zarządu Linji Gdynia—Ameryka sen. Szujski podziękował wszystkim tym, których trudom zawdzięczać należy budowę i uruchomienie tak pięknego statku, jak m/s „Batory“. Kończąc przemówienie mówca zwrócił się do Kapitana Borkowskiego, polecając statek jego opiece i doświadczeniu.

Kpt. Borkowski w imieniu własnem i załogi w krótkich słowach przyrzekł pracować tak, aby „Batory“ nie przyniósł wstydu i nie zawiódł pokładanych w nim nadziei.

Dnia 18. bm. m/s „Batory“ wyruszył w swą pierwszą podróż do New-Yorku.

Jako reprezentant Rządu odpłynął na m/s „Batorym“ P. Podsekretarz Stanu w Min. Przemysłu i Handlu, Dr Franciszek Doleżal.

NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Comp. Generale Transatlantique „French Line“, zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję okrętową, utrzymującą regularne połączenia między następującemi portami: Gdynia — Leningrad — Kopenhaga — Southampton i le Havre.

Na linji tej kursować będzie francuski statek „Charles Roux“ w odstępach 14-dniowych, począwszy od dnia 10 lipca br.

BUDOWA NOWYCH ZBIORNIKÓW NA OLEJE MINERALNE W PORCIE GDYŃSKIM.

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“, Oddział w Gdyni, przystąpi w roku bieżącym do wybudowania w porcie gdyńskim dalszych dwóch zbiorników o pojemności ca 3.000 t. każdy. W ten sposób w roku następnym baza przeładunkowa dla olejów mineralnych w porcie zwiększy się do ca 10 tys. t., dotychczas bowiem istnieją 3 małe zbiorniki o łącznej pojemności 2.000 t.

Wybudowanie nowych zbiorników zwiększy zdolność portu gdyńskiego w zakresie przeładunku olejów mineralnych. Baza ta służyć będzie zarówno dla przeładunku olejów krajowych, idących na eksport, jak też służyć będzie dla przeładunku olejów mineralnych pochodzenia zamorskiego, importowanych przez kraje na zapleczu portowem, jak Czechosłowacja, Austrja itp.

NOWY HOLOWNIK ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Dnia 18 bm. odbyła się w Gdyni skromna uroczystość poświęcenia morskiego holownika „Tytan“, nowozbudowanej jednostki holowniczo - ratowniczej Spółki Akcyjnej „Żegluga Polska“.

Morski holownik „Tytan“ został uruchomiony z końcem kwietnia br.

Holownik ten jest zaopatrzony w przyrządy przeciwpożarowe, dalej we wszelkie najnowsze urządzenia i mechanizmy do ratowania statków na pełnem morzu, oraz w specjalne wzmocnienia do łamania lodu.

KONSUL ARGENTYNY W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur panu J. P. Bernardou, jako konsulowi Argentyny na obszar miasta Gdyni z siedzibą w Gdyni.



SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ ZA MIESIĄC KWIECIEŃ ORAZ PIERWSZĄ POŁOWĘ MAJA 1936 R.

W kwietniu zafrachtowano na tutejszym rynku dość znaczne ilości ładunków drzewa oraz zboża. Podaż tonażu była dostateczna, ale począwszy od 1-go maja armatorzy żądali za ładunki drewna stawki minimalne, opracowane przez The Baltic & International Maritime Conference w Kopenhadze. Stawki te wynosiły dla najczęściej spotykanych ładunków do Londynu S. C. D. oraz Hull sh. 29/— za ładunki D. B. B., sh. 40/— za drewno twarde obrzynane oraz sh. 45/— za drewno twarde nieobrzynane.

Anglja.

Sezon eksportowy jest już w całej pełni, wskutek czego jest duże zaoferowanie ładunków. Zafrachtowano cały szereg niemieckich oraz skandynawskich statków o wielkości 500/600 stds. D. B. B. do Londynu S. C. D. oraz do Hull po sh. 29/— za std. D. B. B. Należy wspomnieć również o zafrachtowaniu 2 statków niemieckich do Westhartlepool po sh. 29/— (wyładunek przy pomocy kranów), oraz 500 stds. do Tyne.

Belgja.

Podaż ładunków do Antwerpji w kwietniu była dostatecznie duża, aby obok statków linjowych dać zatrudnienie całemu szeregowi trampów. Zboże ciężkie luzem frachtowano po sh. 3/— w złocie za 1.000 kg. W maju podaż ładunków znacznie zmalała, wskutek czego można było zafrachtować jedynie nieliczne outsidery.

Holandja.

Eksport do Holandji wzmógł się nieco, w związku z czem zafrachtowano kilka statków trampowych pod ładunki mieszane zboża i drewna. Za zboże ciężkie luzem płacono do Rotterdamu Hfl. 2,— za 1.000 kg., zaś za D. B. B. Hfl. 12,— za std. W drugiej połowie

kwietnia oraz w pierwszej połowie maja statki linjowe wystarczyły całkowicie.

Danja.

We frachtowaniu drobnego tonażu pod ładunki zboża i makuchów luzem panowało b. znaczne ożywienie. Za zboże ciężkie luzem płacono RMk. 4,— do jednego duńskiego portu położonego niebardziej na północ od Aarhus, zaś za makuchy płacono RMk. 4,75 przy tej samej podstawie.

Finlandja.

Poza drobnicą, wysyłaną na statkach linjowych warto nadmienić fakt ulokowania kilku statków trampowych wielkości 1.200 ton. które zabrały ładunki cukru z Gdyni/Gdańska po sh. 3/3 do południowych portów fińskich.

Węgiel.

Eksport węgla utrzymywał się na niskim poziomie co w znacznym stopniu było spowodowane utrzymaniem sankcyj w stosunku do Włoch i w związku z niemożnością wznowienia dostaw. Polski przemysł węglowy starając się wypełnić tę lukę uczynił wiele wysiłków. aby ulokować polski węgiel na rynku południowo - afrykańskim w zwiększonych ilościach. Zafrachtowano w tym kierunku w okresie sprawozdawczym kilka statków o wielkości 6/8000 ton, przyczem średnia stawka frachtowa wynosiła sh. 10/6. Pozatem zafrachtowano kilkanaście tysięcy ton do Malty po sh. 8/— do 9/—. Stawki orjentacyjne płacone w okresie sprawozdawczym były następujące:

Francuskie porty śródziemnomorskie	2500 t po sh	10/6
Francuskie porty śródziemnomorskie	1500 t po sh	11/6
Bordeaux	2700 t po Frs. Fr. 27.—	
Rouen	2700 t po Frs. Fr. 22.—	
Le Havre	2700 t po Frs. Fr. 21.—	
Holandja	3000 t po sh	4/6
Belgja	3000 t po sh	3/9
Oslo	2700 t po sh	4/6
Göteborg	2700 t po sh	4/—
Stockholm	2700 t po sh	3/10½-4/-
Gefle	2700 t po sh	4/—
Helsingfors	3000 t po sh	3/9
Koivisto	3500 t po sh	3/6

(1500 ton wyładunku dziennie)

Należy jeszcze wspomnieć o zafrachtowaniu ca 5000 ton szyn do portów południowo - amerykańskich na statki linjowe do załadunku w dwóch partjach po sh. 17/—.

PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGI A BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W NORWEGJI.

W chwili obecnej budownictwo okrętowe w szeregu krajów wraca powoli do normalnego zatrudnienia. Największe ożywienie panuje w Szwecji, na drugiem miejscu stoją Niemcy, na trzeciem Anglja, a chociaż będąc na trzeciem miejscu zużywa już tyle stali, że nie jest w stanie wypełniać kontraktów na eksport koksu, co się silnie odczuwa na rynku międzynarodowym. Norwegja, która więcej od innych państw zmodernizowała swą flotę, jest poważnym klientem dzisiejszego budownictwa okrętów. Zachodzi pytanie — dlaczego ten sam kraj nie rozwinie u siebie jak Danja i Szwecja, których przemysł budowy wielkich okrętów jest również młody, przemysłu budowy okrętów, mając tak stałe i znaczne w tym zakresie własne potrzeby.

Wprawdzie w ostatnich latach uczyniono w Norwegji wiele dla rozwoju własnego przemysłu okrętowego, zbudowano szereg bardzo udanych mniejszych statków i wreszcie rozwiązano pozytywnie sprawę budowy w Trondheim toru wodnego dla modeli (tanku modelowego) projektowanych okrętów. Norwegowie. jako najlepsi żeglarze, są znakomitymi projektodawcami okrętów i tank doświadczalny jest im potrzebny dla opracowania zamówień na okręty dla obcych stoczni, to też budowa własnego tanku doświadczalnego nie jest bynamniej zapowiedzią rozwoju własnego budownictwa okrętowego na większą skalę: przeciwnie na takie budownictwo wcale jeszcze się nie zanosi.

Główną przeszkodą dla rozwoju stoczni w wielkim stylu w krainie fjordów są zbyt wysokie koszty robocizny i fiskalna polityka państwa. która nie oszczędza ani istniejącego już przemysłu budowy mniejszych statków, ani samych przedsiębiorstw żeglugi. W ten sposób zamawiający, już raz opodatkowany, byłby jeszcze raz obciążony podatkiem za budowę w kraju, w postaci wyższych kosztów wykonania statku w kraju.

Według norweskich obliczeń fachowych budowa 9.000 tonowca w roku 1934 w Norwegji miałaby kosztować 2 milj. koron, w Danji kosztowała 1,6 milj. koron, w roku 1935 — 2,4 milj. koron w Norwegji i 1,9 milj. koron w Danji, w chwili obecnej — 2,9 milj. koron w Norwegji i 2,2 milj. koron w Danji. Już różnica o 100 tys. koron włożona w kadłub statku jest w kalkulacji prowadzenia przedsiębiorstwa żeglugi kwotą poważną.

Istotnie kwota taka włożona w budowę nieruchomości oznacza tylko 6.000 koron dodatkowego wydatku rocznie na amortyzację, podczas gdy włożona w budowę okrętu wymaga spisania na deprecjację 15.000 koron rocznie. Z tych też względów najmniejsza nadwyżka kosztów budowy na stoczniach norweskich względem stoczni zagranicznych oznacza dla żeglugowców norweskich niemożliwość dania swoim stoczniom zamówienia.

Żeglugowcy norwescy są równocześnie tęgimi kupcami i pracując bez jakichkolwiek subwencyj użalają się jednakże na niewspółmiernie wysokie podatki z tytułu prowadzenia armatorstwa okrętowego. Tak znana fir-

ma Wilh. Wilhelmsena w latach 1920 — 1934 zapłaciła akcjonarjuszom 70 milj. koron, podatków państwu — 79 miljonów, pensyj i prowiantów załogom za 102 milj. koron, urzędnikom biurowym 10 milj. koron. Obecnie państwowy podatek podniesiony został jeszcze o 25% i żeglugowcy otwarcie mówią o nieprzychylnym do nich stosunku ze strony t. zw. świata pracy, mającego wpływ na państwo. Zrozumiałe jest, że żegluga norweska zbiera oferty zagraniczne i operując wysokiem własnem doświadczeniem buduje wielkie statki na obcych stoczniach pod drobiazgową własną kontrolą i zapewniając sobie jaknajkorzystniejszą cenę i jaknajlepsze wykonanie, a pozostawiając wykonywującej stoczni łamać sobie głowę nad obroną wpływów z budowy statku przed świadczeniami i podatkami.

Kupieckiem nastawieniem tłumaczy się również zwiększanie przez norweskich armatorów ich floty cysternowców. Nie mieli oni cysternowców w roku 1914 wcale, obecnie ich tonaż cysternowy już stanowi 18% światowego tonażu cysternowego. Ta tendencja tłumaczy się prosto: w handlu ropą i olejami niema jeszcze restrykcyj dewizowych, utrudnień handlowych, znacznych reperkusyj tendencyj autarkicznych, rozdrobnienia firm kupieckich itd., więc interes przewozów cysternowych gwarantuje stałość i pewność wpływów.

LINJA ITALO-SOMALA ZAMÓWIŁA CZTERY 18-WĘZŁOWE MOTOROWCE

W zastępstwie Societa Anonima di Navigatione Italo-Somala, towarzystwa, które utrzymywało również komunikację porty włoskie— porty bałtyckie, wydział ministerstwa kolonij w Rzymie zamówił na stoczniach w Genui i Trieście po dwa statki dla przewozu owoców, każdy po 4.000 ton pojemności i szybkości nie poniżej 18 węzłów. Cztery te statki mają być wykonane do lipca 1937 roku.

ZAGRANICZNE ZAMÓWIENIA OKRĘTÓW DLA FLOTY HANDLOWEJ Z. S. S. R.

Francuska stocznia Ateliers et Chantiers de la Loixe w Nantes otrzymała ostatnio zamówienie na budowę dwóch statków dla floty handlowej Z. S. S. R. Oba zamówione statki przeznaczone są do przewozów drzewa z północnych portów Rosji, co wymaga specjalnych umocnień kadłuba do nawigacji wśród lodów. Oba statki posiadać będą pojemność 3.400 ton i rozwijać szybkość 11,5 węzłów. Kilka tego samego typu statków dla Z. S. S. R. znajduje się w budowie na stoczniach angielskich i duńskich. Poza temi statkami dla rządu Związku Sowieckiego budowane są kilka większych jednostek statków handlowych na stoczniach japońskich. Zapłata za te statki nastąpi w drodze rozrachunku pomiędzy Rządem Z. S. S. R. a Japonją za odstąpiony tej ostatniej odcinek kolei wschodnio-chińskiej.

ZAŁOŻENIE TURECKIEGO BANKU ŻEGLUGOWEGO.

Ministerstwo gospodarki narodowej w Ankarze powołuje do życia bank żeglugowy, którego koncesja obejmie cały ruch morski Turcji. Bank ma rozpocząć swe czynności z dniem 1 sierpnia rb.

BUDOWA KANAŁU ODRA — DUNAJ —

Rząd Czechosłowacki przystąpił do realizowania projektu, datującego się jeszcze z czasów monarchji Austro-Węgierskiej, połączenia kanałem rzek Odry i Morawy w ich górnych biegach. Przez przekopanie tego kanału, oraz pogłębienie do wymaganej głębokości rzeki Morawy, lewego dopływu Dunaju, uzyskuje się połączenie wodne między Odrą a Dunajem. a biorąc szerzej — połączenie Bałtyku z Morzem Czarnem.

Fakt ten wpłynie na potanienie transport towarów przy imporcie czechosłowackim z Niemiec i krajów położonych nad Bałtykiem i Morzem Północnem, jak również przy eksporcie czechosłowackim w relacjach: Czechosłowacja — Kraje nad Bałtykiem i Morzem Północnem. Z drugiej strony kanał Odra — Dunaj utoruje Niemcom konkurencyjną drogę dla eksportu ich produktów do krajów naddunajskich. Jak wynika z powyższego, budowa tego kanału może być korzystna dla Czechosłowacji i Niemiec, równocześnie należy mieć na uwadze, że w związku z budową tego kanału mogą ucierpieć interesy portów polskiego obszaru celnego, a więc Gdyni i Gdańska, jeszcze i z tego powodu, że nowy kanał podnosi konkurencyjność portu w Szczecinie.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBOWIĄZKI EKSPORTERÓW POLSKICH, WYWOŻĄCYCH TOWARY ZAGRANICĘ I DO W. M. GDAŃSKA.

Dekret Prezydenta R. P. z 26 kwietnia 1936 r. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 249) i Dekret Prezydenta R. P. z 7 maja 1936 r. w sprawie kontroli obrotu towarowego z zagranicą i W. M. Gdańskiem (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 279) wraz z wydanemi na ich podstawie rozporządzeniami i zarządzeniami *nakładają na*

eksportera) obowiązek zaofiarowania do skupu należności od zagranicy za wywiezione towary i zgłoszenia wywozu towarów Komisji Obrotu Towarowego.*

Z dniem 25. V. 36 urzędy celne nie dokonują odprawy zagranicę (placówki granicznej kontroli skarbowej do W. M. Gdańska) bez zaświadczeń walutowych. Zaświadczenia walutowe wydaje Komisja Obrotu Towarowego w Warszawie za pośrednictwem instytucyj, wymienionych w zarządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 15 maja 1936 r. w sprawie przyjmowania zgłoszeń wywozowych oraz wydawania zaświadczeń walutowych (Monitor Polski Nr. 116). — Zaświadczenia walutowe służą do jednorazowej odprawy celnej i ważne są na przeciąg 3-ch miesięcy od daty wystawienia.

Obowiązków, o których mowa jest wyżej, winien eksporter dopełnić w następujący sposób:

1) Przed dokonaniem wywozu wypełnić pięciokartkowy komplet „zgłoszenie wywozowe",**) który można nabyć w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego w Warszawie lub w instytucji, wymienionej w zarządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z 15 maja 1936 r. (Monitor Polski nr. 116).

Komplet ten wypełnia się jednorazowo, wypisując treść egz. I., która odbija się przez karbonizowaną na odwrocie stronę na dalszych kartkach.

2) Przedłożyć wypisane i podpisane Zgłoszenie wywozowe (egz. I — kolor zielony lub różowy) wraz z blankietem zaświadczenia walutowego (egz. II — kolor żółty) i kopję dla urzędu celnego (egz. III — kolor kremowy) Polskiemu Towarzystwu Handlu Kompensacyjnego w Warszawie (Wydział Kontroli Dewizowej Eksportu) ul. Moniuszki 10, ewent. jego delegaturze przy Izbie Przemysłowo-Handlowej lub instytucji, upoważnionej do doręczania zaświadczeń.

3) Egzemplarz IV (kolor jasno - niebieski) eksporter zatrzymuje jak również egzemplarz V (kolor biały).

4) Na podstawie podpisanego zgłoszenia wywozowego instytucja wymieniona w zarządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z 15 maja 1936 r., doręcza zaświadczenie walutowe (egz. II) wraz z jego kopją (egz. III) eksporterowi. Dokumentami temi eksporter wykazuje się w urzędzie celnym (lub placówce granicznej kontroli skarbowej, jeżeli chodzi o wysyłkę do W. M. Gdańska). Oryginalne zaświadczenie (egz. II) urząd celny, po potwierdzeniu przejścia granicy, wysyła do Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego w Warszawie. Kopję (egz. III) zatrzymuje.

5) Egzemplarz V (kolor biały) eksporter zatrzymuje aż do czasu otrzymania pokrycia z zagranicy za wywieziony towar. Wówczas obowiązany jest natychmiast zaofiarować walutę do skupu i zażądać potwierdzenia tego faktu od banku dewizowego. Banki dewizowe wymienione zostały w obwieszczeniach Ministra Skarbu z 27. IV. 1936 r. (Monitor Polski nr. 98), z 30. IV. 1936 r. (Monitor Polski nr. 102) i z 9. V. 1936 r. (Monitor Polski nr. 113). Potwierdzenie banku dewizowego służy do celów ewidencyjnych Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego.

O ile eksporter otrzymuje pokrycie z zagranicy ratami, winien każdorazowo zwrócić się do banku dewizowego o potwierdzenie. W takich przypadkach należy przedkładać każdorazowo egzemplarz V bankowi do potwierdzenia, podając na nim nr. zaświadczenia walutowego, który eksporter posiada na zatrzymanej kopji zgłoszenia wywozowego. Egzemplarz ten można nabyć osobno.

O ile zaofiarowanie waluty do skupu następuje łącznie za przesyłki, na które wydano szereg zaświadczeń walutowych, wówczas należy wymienić wszystkie numery tych zaświadczeń na egzemplarzu V.

Postanowienia o kontroli wywozu zagranicę w formie zaświadczeń walutowych nie dotyczą eksporterów wywożących towary do krajów, z któremi obrót dokonywany jest w ramach układów rozrachunkowych (Bułgarja, Jugosławja, Niemcy, Rumunja, Turcja, Węgry). Inne wyłączenia omówione są w § 6. Rozporządzenia Ministrów: Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z 8 maja 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 37, poz. 285).

W SPRAWIE WSKAZYWANIA WARTOŚCI TOWARU W PODANIACH O ULGI CELNE LUB ZWOLNIENIA OD CŁA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wymaga od ubiegających się o zniżki celne lub zwolnienia od cła wydawane na towary, objęte załącznikiem Nr. 1 do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29. IV. rb. (Dz. U. R. P. Nr. 34/36, poz. 269), wskazywania w podaniach wartości sprowadzanego towaru.

Warunek ten związany jest z zarządzeniami dewizowemi i będzie ściśle przestrzegany.

Wnioski o ulgi celne, względnie zwolnienia od cła, nadsyłane Izbie naszej bez podania wartości sprowadzanego towaru, będą zwracane zainteresowanym do uzupełnienia.

ZAPŁATA ZA TOWAR IMPORTOWANY NA KREDYT.

Jeśli import towaru był dokonany przed 27. IV. br., a zapłata ma nastąpić obecnie, importer, starający się o przydział dewiz, winien udowodnić korespondencją, warunkami

*) Eksporterem jest ta osoba, która spodziewa się otrzymać należność z zagranicy w związku z eksportem i jest zobowiązana do zaofiarowania należności do skupu Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu.

**) Zgłoszenie wywozowe należy, o ile możności, wypełnić maszynowo, a w każdym razie wyraźnem i czytelnem pismem. Eksporter wypełnia tylko egz. I. „Zgłoszenia wywozowego", którego treść odpowiednio odbije się na pozostałych egzemplarzach.

umowy itp., że towar był zakupiony na kredyt. Ponadto winien udowodnić księgami, że należność nie była zapłacona przed wprowadzeniem ograniczeń dewizowych.

W SPRAWIE WARTOŚCI TOWARÓW IMPORTOWANYCH.

W związku z wprowadzeniem generalnego zakazu przywozu na towary zagraniczne, powstała konieczność ustalenia wartości krajowej tych towarów, które do dnia 15 bm. były wolne do przywozu.

Wobec tego, Izba nasza na polecenie Ministerstwa Przem. i Handlu zwróciła się do firm importowych o nadesłanie w ciągu dni 7-miu wykazu towarów przez nie sprowadzanych z zagranicy, z podaniem wartości tychże za 100 kg. Wartość krajowa towarów winna uwzględniać cenę zakupu, cło i opłaty manipulacyjne celne, koszty przewozu, oraz zysk importera. Przy towarach, których wartość jest różna, należy podać wartość najniższą, średnią i najwyższą.

UŁATWIENIA PRZY PRZEDKŁADANIU ŚWIADECTW POCHODZENIA NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Nie wszystkim firmom, trudniącym się importem towarów zagranicznych, szczególnie importerom towarów kolonjalnych i owoców południowych jest wiadomem, że przepisy odnośnie przedkładania świadectw pochodzenia przy odprawie celnej towarów, zostały w zeszłym roku złagodzone. Mianowicie, do końca czerwca ub. r. świadectwa pochodzenia musiały być wystawione w kraju pochodzenia towaru względnie w kraju tranzytowym. Od lipca ub. r., jeżeli towar, pochodzący z kraju traktatowego pozaeuropejskiego, nadejdzie do polskiego obszaru celnego drogą morską za bezpośrednim dokumentem przewozowym i bez przeładunku w drodze, to cło konwencyjne może być zastosowane również na podstawie świadectwa pochodzenia, wystawionego przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni lub Izbę Handlu Zagranicznego w Gdańsku. Do wystawienia świadectwa pochodzenia na dany towar upoważniona jest ta Izba w porcie polskiego obszaru celnego, do którego towar nadszedł, t. zn., że o ile towar z krajów pozaeuropejskich nadszedł bezpośrednio do portu gdyńskiego, wystawić może świadectwo pochodzenia jedynie Izba P. H. w Gdyni, w wypadku nadejścia towaru bezpośrednio do portu gdańskiego, Izba Handlu Zagranieczn. w Gdańsku.

O ile chodzi o reglamentację przywozu, to świadectwa pochodzenia, powinny być przedstawiane w przypadkach, gdy pozwolenie albo osobny przepis tego wymaga. Świadectwa takie powinny być wystawiane w kraju pochodzenia towaru i mogą być wydawane przez urzędy celne, izby przemysłowo-handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Dla towarów pochodzących z kolonij świadectwa pochodzenia mogą wystawiać wyżej wymienione instytucje krajów macierzystych, za wyjątkiem urzędów celnych. Instytucje wymienione mogą wystawić świadectwo pochodzenia nawet wówczas, gdy towar z kolonij nie przeszedł przez kraj macierzysty.

Jeżeli towar nie nadejdzie do polskiego obszaru celnego bezpośrednio z kraju pochodzenia, lecz za pośrednictwem kraju innego, świadectwo pochodzenia może być wystawione również w tym innym kraju przez izby przemysłowo-handlowe lub inne instytucje gospodarcze, upoważnione do wystawiania tych świadectw.

Świadectwa pochodzenia, wystawione przez izby przemysłowo-handlowe lub inne instytucje gospodarcze powinny być wizowane przez właściwe konsulaty polskie.

Dla wystawienia świadectwa pochodzenia przez Izbę P. H. w Gdyni lub Izbę Handlu Zagranicznego w Gdańsku na towary z krajów pozaeuropejskich, które nadeszły do portów polskiego obszaru celnego drogą morską za bezpośredn. dokumentem przewozowym i bez przeładunku w drodze, muszą być przedłożone tym izbom następujące dowody: konosament celny, faktura dostawcy oraz zaświadczenie przedsiębiorstwa składowego, stwierdzające, że towar wymieniony w konosamencie celnym nadszedł w całości lub w jakiej części do portu.

ROZDZIAŁ POZWOLEŃ NA IMPORT JAJ DO HISZPANJI.

Na podstawie dekretu w sprawie importu towarów skontyngentowanych. zostało ogłoszone rozporządzenie wykonawcze dotyczące rozdziału kontyngentu na jaja (poz. hiszp. tar. cel. Nr. 1432).

Kontyngent roczny na jaja, którego wysokość określono na 379.023 kwintali (przeciętna importu w latach 1931—1933) został podzielony na kontyngent zwykły i kontyngent rezerwowy. Wysokość pierwszego (zwykłego) została określona na 70 procent drugiego zaś (rezerwowego) na 30 procent w stosunku do cyfry kontyngentu globalnego na rok 1936.

Rozdział obu kontyngentów będzie się odbywał kwartalnie w następujących ilościach:

I kwartał . . . . . . 25 procent
II kwartał . . . . . . 35 procent
III kwartał . . . . . . 15 procent
IV kwartał . . . . . . 25 procent

Dystrybucja kontyngentu została powierzona t. zw. „Comisión Gremial“ przy udziale przedstawicieli importerów, hurtowników oraz detalistów, mających prawo do udziału w kontyngencie rezerwowym.

Import jaj będzie dozwolony wyłącznie na podstawie pozwoleń przywozu, numerowanych i imiennych, których termin ważności ustanowiono na 90 dni od daty ich wystawienia.

Jako minimum przydziału rocznego na importera ustanowiono cyfrę 10.000 kg, przyczem granica minimalna kontyngentu na importera i kraj została określona na 2.000 kg.

Warunkiem zasadniczym do uzyskania pozwolenia przywozu w ramach rocznego kontyngentu zwykłego, jest posiadanie przez zainteresowanego zezwolenia na wykonywanie czynności importowych w dziale jaj od 1 stycznia 1929 roku, oraz kompletu pokwitowań stwierdzających regularne płacenie podatku na rzecz skarbu Państwa z tytułu wykonywania tych czynności. Ponadto wymagane jest przedłożenie w t. zw. „Ogólnym Rejestrze Importowym" przy Min. Przemysłu i Handlu, do dnia 23 maja rb. następujących dokumentów:

a) zaświadczenia stwierdzającego nieprzerwane wykonywanie czynności handlowych (posiadanie sklepu, wzgl. składu dla sprzedaży publicznej przed 31 grudnia 1933) od 1 stycznia 1934 do chwili obecnej:

b) zaświadczenia władz celnych stwierdzające należyte wykonywanie odpraw celnych w ciągu trzech lat wziętych za podstawę przy określaniu wysokości kontyngentu rocznego:

c) zaświadczenia stwierdzające uregulowanie należytości skarbowych z tytułu podatku przemysłowego za czas od 1 stycznia 1929 r. do chwili obecnej.

Rozdział pozwoleń przywozowych na import w ramach kontyngentu rezerwowego, będzie mógł być uskuteczniany między importerów, hurtowników, oraz Syndykaty i Kooperatywy zgodnie z postanowieniami art. 7 dekretu z dnia 17 bm. przy uwzględnieniu warunków ustalonych specjalnie dla kontyngentu jajowego, a mianowicie: między importerów: 1) odpowiadających wymogom zasadniczym, a więc posiadających zezwolenie na wykonywanie czynności importowych od 1 stycznia 1929 r., lecz którzy faktycznie rozpoczęli import po 1 stycznia 1931 r., nie później jednak, niż 10 marca 1934 r.; 2) zawodowych, którzy w okresie wziętym za podstawę do określania wysokości kontyngentu rocznego na rok 1936, czasowo nie wykonywali swych czynności handlowych w dziale importu jaj; następnie między hurtowników, którzy nie wykonywali importu przed 10 marca 1934 r., lecz którzy posiadali sklep, względnie skład do sprzedaży publicznej i płacili podatki na rzecz skarbu Państwa, od tej daty do chwili obecnej, oraz między Syndykaty i Kooperatywy, już istniejące, lub mogące powstać po ogłoszeniu niniejszego rozporządzenia, lecz przed terminem ustanowionym dla składania dokumentów wymienionych pod a), b) i c), w celu dokonywania importu wspólnego.

NOWY SYSTEM KONTYNGENTOWY W HISZPANJI.

W oficjalnej „Gaceta de Madrid" z dnia 19 kwietnia r. b. ukazał się dekret, podpisany przez Prezydenta Repub. oraz Ministra Przemysłu i Handlu, w sprawie importu towarów skontyngentowanych.

Z powyższego dekretu, uzgodnionego z Radą Ministrów i znoszącego wszelkie uprzednie zarządzenia w tym względzie, wynika co następuje:

1. Import towarów skontyngentowanych będzie mógł się odbywać na podstawie pozwoleń przywozu (licencyj importowych).

2. Pozwolenia przywozu będą wydawane zasadniczo przez władze hiszpańskie, za wyjątkiem wypadków, w których czynności te, na mocy układów międzynarodowych, zostały specjalnie zarezerwowane dla władz kraju eksportującego.

3. Pozwolenia przywozowe na towary w ramach poszczególnych kontyngentów, będą wydawane i rozdzielane przez Generalną Dyrekcję Handlu i Polityki Celnej przy hiszpańskiem Ministerstwie Przemysłu i Handlu, przyczem korzystać z nich będą mogły tylko te osoby, które będą odpowiadały warunkom ustalonym dla poszczególnych kontyngentów.

4. Kontyngenty roczne będą się składały z dwóch grup: kontyngentu zwykłego i kontyngentu rezerwowego.

5. Wysokość kontyngentów rocznych zwykłych, ma być określona w myśl istniejących w tym względzie przepisów, jednakże w żadnym wypadku, nie mają one być mniejsze od połowy przeciętnej importu w latach, które zostaną wzięte za podstawę do odnośnych obliczeń.

Wysokość kontyngentów rocznych rezerwowych będzie wyprowadzana z różnicy między kontyngentem globalnym a zwykłym.

6. Kontyngenty zwykłe mają być rozdzielane pomiędzy osoby fizyczne, lub prawne, które udowodnią przy pomocy dokumentów celnych (dokumentów z odprawy celnej), iż w ciągu lat stanowiących podstawę do określenia wysokości kontyngentów rocznych, dokonały wwozu danego artykułu do Hiszpanji. Wyjątek stanowią: agenci celni, reprezentanci, firmy transportowe i żeglugowe, o ile będą mogły udowodnić, że płaciły podatki na rzecz skarbu państwa, w tej samej wysokości co importerzy w danym dziale.

7. Rozdział pozwoleń przywozowych na import w ramach kontyngentów t. zw. rezerwowych ma być dokonany zgodnie z postanowieniem art. 3 niniejszego dekretu, a w szczególności pomiędzy:

a) importerów, którzy zapoczątkowali import po rozpoczęciu okresu stanowiącego podstawę do określania wysokości odnośnego kontyngentu rocznego lecz przed jego ustanowieniem;

b) importerów zawodowych, którzy w okresie wziętym za podstawę do określania wysokości kontyngentu rocznego, czasowo nie

wykonywali swych czynności handlowych w danym dziale;

c) hurtowników i detalistów, którzy założyli swe przedsiębiorstwa po rozpoczęciu okresu służącego za podstawę do określania kontyngentów, lecz wykonywali swe czynności bez żadnej przerwy, aż do chwili ustanowienia odnośnego kontyngentu;

d) kooperatywy i syndykaty handlowe detalistów, powstałe celem dokonywania importu wspólnego;

e) importerów uprawnionych do udziału w kontyngentach zwykłych, lecz których odnośne udziały są mniejsze od udziałów przyznanych firmom wymienionym pod lit. c) i d) art. 7.;

f) przemysłowców, trudniących się przeróbką surowców skontyngentowanych;

g) przemysłowców zakładających nowe zakłady przemysłowe, oparte na przeróbce surowców skontyngentowanych.

Na wypadek, gdyby po uskutecznieniu rozdziału kontyngentów, zarówno zwykłych, jak i rezerwowych, w myśl wyżej wymienionych postanowień, nie zostały one całkowicie wyczerpane, reszta tych kontyngentów zostanie rozdzielona proporcjonalnie pomiędzy zainteresowanych.

Okres ważności pozwoleń przywozowych określa się na 90, 120 i 180 dni, licząc od daty ich wystawienia. Pozwolenia przywozowe nie mogą być przedłużane po wygaśnięciu ich okresu ważności.

W ciągu 15 dni, licząc od daty wygaśnięcia ważności pozwoleń przywozowych, posiadacze ich mają obowiązek poinformowania Generalnej Dyrekcji Handlu i Polityki Celnej o użytku, jaki z nich zrobili.

Udowodnienie fałszerstwa, względnie kupna-sprzedaży, cesji, przelewu praw, etc. w dziale pozwoleń przywozowych, będzie pociągało za sobą utratę praw do otrzymywania pozwoleń przywozowych przez winnego przekroczenia, na okres od 2 jako minimum (do 10 jako maximum) lat, oraz karę pieniężną nie mniejszą od 1.000 peset, względnie w wysokości 1 pesety od kilograma, zależnie od wypadku.

Powyższy dekret stanowi znaczne zaostrzenie dotychczasowych przepisów normujących technikę importu towarów skontyngentowanych, których wwóz do Hiszpanji, aczkolwiek odbywał się w granicach ustalonych, to nie przedstawiał większych trudności technicznych, w sensie manipulacji pozwoleniami zgodnie z interesami zarówno importerów, jak i eksporterów zagranicznych.

(Poselstwo R. P. w Madrycie).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1936 ROKU.

AUSTRJA. Dnia 27 marca weszły w życie zmiany cła na następujące artykuły: niektóre maszyny rolnicze, maszyny powyżej 100 K. P. na gaz węglowy, kompresory powietrzne oraz łopaty.

Istnieje możliwość wprowadzenia w niedługim czasie kilku zakazów przywozu m. in. na przędzę wigonjową, przędzę zgrzebną oraz niektóre tkaniny elastyczne.

W przygotowywanej noweli celnej, która ma przynieść szereg podwyżek ceł na artykuły przemysłowe, znajdzie się prawdopodobnie oddawna uchwalona, jednakże niewprowadzona w życie podwyżka cła na blachę cienką.

BELGJA. Rozporządzenie ogłoszone 7 bm. ustanawia opłaty wwozowe na wwóz przetworów mlecznych (z mlekiem włącznie).

BUŁGARJA. Zwolnione zostały od cła kwas siarkowy i korki do beczek, przywożone dla celów eksportu owoców oraz żywice płynne dla produkcji mydeł i t. p.

CZECHOSŁOWACJA. W „Zbirce Zakonu" z dnia 28. IV. 1936 r. został opublikowany protokół dodatkowy do umowy handlowej czsl. francuskiej z 1928 r., mocą którego zostało obniżone przy dowozie do Czechosłowacji cło na sól Vichy, z poz. 630 czsl. taryfy celnej na 450 kc. za 100 kg.

Z dn. 10. bm. zostały lekko obniżone dodatki celne pobierane przy wwozie zbóż.

FRANCJA. Z dn. 1. bm. uległo skontyngentowaniu drzewo żywiczne (poz. 135 bis). Dekret z 6 bm. wprowadził podwyżkę cła na tenże rodzaj drzewa bez ustalenia jednak daty wejścia w życie nowego cła.

Dekret z 1. bm. ustalia kontyngent na przywóz z Belgji (wyłącznie) skór króliczych po obniżonem cle.

Dekret z 7. bm. znosi bezcłowy obrót uszlachetniający jęczmienia.

HOLANDJA. Z dniem 1-go maja 1936 r. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandji:

Towar	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Obuwie gumowe	1934 r.	35% par
Obuwie ze skóry	1934 r.	100% par
Obuwie inne	1934 r.	70% par
Konie pociągowe	1931/32/33	100% sztuk
Ścierki do podłogi	1.V.36-1.V.37	80% wartości lub wagi brutto
Przędza, szpagat i sznurki z konopi	1931/32/33	40% wagi brutto
Chusteczki	1930/31	30% wartości lub 50% wagi brutto
Żarówki	1930/31	50% sztuk
Produkty chlorowe:		
1. nadchloran wapnia	1932/33	60% wagi brutto
2. nadchloran sodu	1932	60% wagi netto
3. gaz chlorowy skompr.		

W porównaniu z ubiegłym okresem skontyngentowania na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach skontyngentowania powyższych artykułów:

Obuwie gumowe:
zmiana okresu bazowego (poprzednio 1930—31)

Obuwie skórzane:
zmiana okresu bazowego (poprzednio 1929—30—31)
zmiana przydziału ustawowego (poprz. 35% par)

Obuwie inne:
zmiana okresu bazowego (poprz. 1929—30—31).
zmiana przydziału ustawowego (poprz. 35% par)

Ścierki do podłogi:

zmiana okresu bazowego (poprzednio 1. XI. 33 — 1. V. 34 i 1. XI. 34—1. V. 36)
rozszerzenie okresu skontyngentowania (poprzedn. 1. XI. 35—1. V. 35)

Chusteczki:
rozszerzenie okresu skontyngentowania (poprzednio 1. VII. 35—1. V. 36).

Skontyngentowano następujące towary: potas żrący — import do Holandji do dnia 1 maja był wolny od reglamentacji; kontyngent wynosi 100% przeciętnej z okresu 1. V. — 1. IX lat 1932, 1933, 1934.

INDJE BRYTYJSKIE. Obniżone zostało cło na sól. Uległo obniżeniu cło na pszenicę i mąkę pszenną.

ŁOTWA. Komisja Dewizowa przewiduje na III kwartał rb. kwotę globalną przydziału dewiz na cele importu w wys. 10 milj. latów, przyczem jednak przewiduje się możliwość jej powiększenia, a tem samem powiększenia importu, co nietylko spowoduje wzrost dochodów celnych, ale również uregulowanie cen rynkowych.

Rozporządzenie z 25 marca ustala taryfikację soli do impregnowania drzewa.

NOWA ZELANDJA. 12 marca br. ogłoszony został zakaz przywozu pszenicy i mąki pszennej (wraz z innemi podobnemi postaciami przerobu pszenicy) bez uprzedniego zezwolenia.

RUMUNJA. Dnia 5. bm. opublikowany został dekret wprowadzający ograniczenia kontyngentowe na następujące artykuły: karoserje samochodowe, amoniak, ałun, dwusiarczek węgla oraz na cjanat wapniowy. Jednocześnie podwyższone zostały opłaty importowe od płytek fajansowych.

STANY ZJEDNOCZONE. Pojawiły się rozstrzygnięcia Trybunału Celnego w sprawie tkaniny z włosia, skóry na notesy, sakiewki itp. mikrogalwanometrów, papieru gazetowego oraz stożków wełnianych na kapelusze. Odnośnie ostatniego artykułu rozstrzygnięcie Trybunału rozszerza w pewnej mierze pojęcie stożka kapeluszowego.

Złożony został wniosek w Tariff Comission pochodzący z przemysłu wełnianego o zbadanie możliwości podwyższenia cła na tkaniny i koce wełniane.

Wydane zostało orzeczenie sądowe w sprawie clenia tanich instrumentów muzycznych stanowiących słabe naśladownictwo rzeczywistych instrumentów (np. trąbki i t. p.)

SZWAJCARJA. Uległ ograniczeniom importowym wwóz kawy bezkofeinowej.

TURCJA. Według istniejących projektów przewiduje się koncesjonowanie wywozu zagranicę. Mają być wydawane specjalne zezwolenia wywozowe, określające rodzaj i ilość wywozu, oraz mające na celu podniesienie jakościowe wywozu tureckiego.

UNJA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. Przewidywana jest zmiana przepisów dumpingowych, mianowicie według projektu przedłożonego parlamentowi cło antidumpingowe ma stanowić różnicę między ceną towarów krajowych sprzedawanych w Unji i ceną towaru importowanego złożonego w portach Unji.

WIELKA BRYTANJA. Zostało zniesione t. z. cło kluczowe od niektórych rodzajów instrumentów do mierzenia wysokości.

Rozporządzenie z 29. ub. m. wprowadza zwrot cła na pewne tkaniny znane pod nazwą „all-overs", używane głównie przy produkcji kapeluszów.

WŁOCHY. Generalna Dyrekcja Ceł wydała nowe zarządzenia w zakresie obrotu towarowego i dewizowego. Zakazy wywozu nie dotyczą towarów wwiezionych z warunkiem powrotnego wywozu, o ile przesyłki są zaopatrzone w odpowiednie dowody i świadectwo rozrachunkowe. Przy imporcie towarów zagranicznych, których odprawa celna dokonywana jest na podstawie zbiorowych deklaracyj i których płatność odbywa się w drodze clearingu, musi być wskazane to na rachunkach, listach przewozowych i innych dokumentach. Przy wywozie towarów na rachunkach ma być oddzielnie podawana cena towaru, a oddzielnie ewentualna opłata z tytułu pośrednictwa handlowego.

Ukazały się nowe postanowienia o opodatkowaniu alkoholu (dekrety z 16 i 27 ub. m.)

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, PRAGNĄCE NAWIĄZAĆ KONTAKT Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Importem worków jutowych do kawy interesuje się firma w Guatemali. P/12012/46/M.

Firma angielska poszukuje dostawców skór białych wyprawionych z kóz, cieląt i owiec, nadających się do oprawy bębnów i dokumentów prawnych. M

Firma walijska jest zainteresowana w imporcie żółtych skórek zamszowych, używanych do czyszczenia obuwia, przedmiotów metalowych, wyrobów skórzanych itp. P/12738/58/M.

Firma belgijska poszukuje dostawców wikliny parzonej. P/13231/49/Sz.

Firma belgijska interesuje się importem maszyn cukierniczych. P/12898/45/Ro.

Firma w Argentynie interesuje się importem szkła i porcelany z Polski. P/13350/63/Ż.

Firma ajenturowa w Johannesburgu (Unja Pol. Afryk.) chciałaby nawiązać stosunki z polskimi eksporterami cukru. P/13396/39/Ż.

Poważna firma w Bombaju (Indje Bryt.) interesuje się importem papieru różnego rodzaju z Polski. P/13069/61/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach mogą uzyskać zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA! P. I. E.

Firmy polskie, do których zwrócą się:

1. Poland American Corporation, wł. p. Safran, New York. E/10871/32/18/kl.

2. Juan Diaz Benitez, Calle Triana 103, Las Palmas.

3. Compania Molina Ltd. Calle F. Roca 23, Las Palmas. E/10888/18/kl.

4. Laboratoires Valmy, 116 bis Avenue Champs. Elysées, Paris. E/12916/40/kl.

5. Chemo-Eksport Valkenburg, Holandja. — E/12916/40/kl.

6. Verboket & Co. Heerlem, Holandja.

7. The Novelty Company, Ernst Lamperty Valkenburg, Holandja. E/12916/4D/kl.

8. J. Stein & Co., Alexandria.

Zechcą zwrócić się do P. I. E. celem otrzymania odnośnych informacyj.

SPRAWY PODATKOWE

PODATEK KORPORACYJNY.

W związku z rozesłanym przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni do sfer zainteresowanych kwestjonarjuszem w sprawie zasad projektowanego podatku korporacyjnego dla osób prawnych — (zamiast obecnego podatku dochodowego) — odbyło się w dniu 11 maja rb. w lokalu Zarządu Sp. Akc. „Unia" w Grudziądzu zebranie przedstawicieli wielkiego przemysłu i handlu, w którem to zebraniu wzięli udział pp. Inż. Handzelewicz — Dyrektor Pomorskich Zakładów Ceramicznych, Radca Adam Korzeniewski — dyrektor Tow. Akc. „W. Korzeniewski", Dyrektor Leszczyński, reprezentujący Sp. Akc. „Cukrownia Mełno", Mordawski — Dyrektor Sp. Akc. „Młyny i Tartaki Przechowo", Pułk. Naganowski — Dyrektor Sp. Akc. „Browar Kuntersztyn" i Sp. z ogr. odp. „Kobylepole", Karol Piątkowski — zaprzysiężony Rzeczoznawca Księgowości, Jerzy Radojewski — dyrektor Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, Szteger — Dyrektor Sp. Akc. „Unia" oraz prokurenci wymienionych firm.

Po ożywionej długiej dyskusji zebrani wysunęli postulat, ażeby opodatkowanie dochodu osób prawnych było tylko jednokrotne przez opodatkowanie zysku bilansowego. bez opodatkowywania dywidendy u akcjonarjuszy. W ten sposób akcjonarjusze krajowi byliby zrównani pod tym względem z posiadaczami akcyj i udziałów, mieszkającymi zagranicą, co przyczyniłoby się do przyciągnięcia kapitałów krajowych do przemysłu.

Co do skali podatku — to winna ona być jednolita, np. 25%, jak w Niemczech, bez stosowania progresji.

W celu usunięcia szkodliwego dla inicjatywy prywatnej uprzywilejowania przedsiębiorstw państwowych, samorządowych i t. p., wyrażono pogląd, że podlegać one winny podatkowi korporacyjnemu (dochodowemu) narówni z przedsiębiorstwami prywatnemi.

Dla osiągnięcia szybszego uprzemysłowienia kraju, przewidziane dla nowowznoszonych domów mieszkalnych ulgi, winny być rozszerzone na pewien okres przejściowy i na budynki fabryczne oraz na maszyny i urządzenia fabryczne.

Konieczne jest także rozszerzenie na osoby prawne art. 7 ustawy o podatku dochodowym, zwalniającego u osób fizycznych od opodatkowania przychody nadzwyczajne (zyski sanacyjne i t. d.)

Pozatem wysunięto szereg innych postulatów, jak np. w sprawie możliwości uznawania zaniechanej wskutek kryzysu amortyzacji itp.

Zebraniu przewodniczył Dyrektor Sp. Akc. „Unia" p. Sztegier, a generalnym referentem był p. Karol Piątkowski.

TPRAWY TARYFOWE

CZECHOSŁOWACKO - POLSKA TARYFA PORTOWA.

Obowiązująca od 1 października 1933 taryfa czechosłowacko - polska portowa ulega obecnie przeróbce na zasadzie nowej polskiej taryfy towarowej wewnętrznej wydanej z ważnością od 15 marca br. Zamierzonem jest wydanie jej nie w jednym, lecz w 6 zeszytach, z których każdy obejmowałby pewną grupę towarów, co było powodem wydania taryf artykułowych drzewnych 1 marca 1935 w odrębnym zeszycie, oznaczonym według tego projektu jako zeszyt 4.

Dnia 1 czerwca br. wydane będą w miejsce odnośnych taryf artykułowych obecnej taryfy czechosłowacko - polskiej portowej nowe zeszyty 1 i 2.

Zeszyt 1 zawierać będzie taryfy artykułowe na następujące towary, a mianowicie: tar. art. 1 na towary różnego rodzaju, 70 na zapałki, 74 na krochmal. 91 na wosk ziemny, 93 na klej, 110 na kwas naftenowy, 134 na węgiel drzewny, 135 na węglan wapnia, 137 na siarczan amonu, 142 na produkty suchej destylacji drzewa, 167 na sodę, 173 na farby, 181 na albuminę, 210 na ropę naftową, 241 na terpentynę, 242 na smołę węglową, 249 na azbest. 267 na sodę żrącą, 268 na żywicę i kalafonję, 269 na asfalt, 284 na orzechy ziemne, 286 na tytoń, 290 na korę korkową.

Zeszyt 2 obejmować będzie: tar. art. 15 na papier, 24 na skóry, 56 na tkaniny, 60 na wełnę, sierść i szmaty, 66 na przędzę i nici. 116 na tekturę, 223 na bawełnę. 233 na przędziwo, 259 na gumę, 265 na garbniki i wyciągi garbarskie, 292 na rafję.

Z wejściem w życie obu tych zeszytów taryfy tracą moc obowiązującą odnośne taryfy artykułowe taryfy obecnej, z której pozostaną w mocy tylko ogólne postanowienia taryfowe, wykaz odległości i reszta taryf artykułowych, która zmniejszy się jeszcze wskutek wydania z dniem 1 lipca br. zeszytu 3.

Zeszyt 3 zawierać będzie taryfy artykułowe na przewóz zboża. mąki, roślin strączkowych, ryżu i ryb. Obecnie obowiązujący zeszyt 4 na drzewo pozostanie narazie w mocy. Zeszyt 5, którego termin wejścia w życie nie jest wiadomym, zawierać będzie taryfy

artykułowe na przewóz żelaza, metali, wyrobów metalowych, maszyn, środków transportowych. Zawartość zeszytu 6 dotychczas jeszcze nie jest ustalona.

Stawki opłat przewozowych nowych taryf podane są jak w taryfie dotychczasowej w łącznej sumie za przebieg kolejami polskiemi i czechosłowackiemi w halerzach czechosłowackich.

Wobec zastąpienia w polskiej taryfie wewnętrznej dawnych stawek 10- i 15-tonowych samemi tylko 10-tonowemi, zasadniczo także i w nowych zeszytach czechosłowacko-polskiej taryfy portowej dotychczasowe 15-tonowe stawki przewidziane będą już dla 10-tonowych przesyłek, co w wielu wypadkach obniży wydatnie przewoźne. Czechosłowacko-polska taryfa wewnętrzna dla klas normalnych również nie przewiduje 15-tonowych stawek opłat przewozowych, uzależnia jednak stosowanie pewnych taryf wyjątkowych od opłaty przewoźnego najmniej za 15.000 kg. Znalazło to wyraz w omawianych taryfach, w których z tego powodu również przewidziane są stawki 15-tonowe np. na przewóz papieru, tektury, produktów destylacji drzewa.

Porównanie nowych stawek z dotychczasowemi okazuje odnośnie do zachodniej i północno - zachodniej połaci Czechosłowacji, że przy układzie nowych taryf uwzględniano konkurencję taryf portowych niemiecko - czechosłowackiej i czechosłowacko - adrjatyckiej, gdyż wykazują niekiedy dość znaczne obniżki, wskutek czego są naogół tańsze około 10% od stawek między portami niemieckiemi a odnośnemi stacjami czechosłowackiemi, przyczem najwyższy wymiar różnicy sięga do 5 Kč. od 100 kg na korzyść Gdyni/Gdańska.

Z drugiej jednak strony w komunikacji z Morawją, Śląskiem cieszyńskim, Słowaczyzną i Rusią Podkarpacką, okazują się dla niektórych towarów pewne, coprawda niezbyt znaczne podwyżki stawek, gdyż w komunikacji z tą częścią Czechosłowacji dotychczasowe stawki 10-tonowe podwyższone będą o połowę różnicy między wysokością dotychczasowych stawek 10- i 15-tonowych. Pozatem nastąpiła też w niektórych wypadkach podwyżka stawek wskutek tego, że udziały polskie w stawkach dotychczasowych przeliczone były na czechosłowacką walutę taryfową w r. 1933 według ówczesnego wyższego kursu przeliczeniowego, a z chwilą dewaluacji korony czechosłowackiej nie we wszystkich taryfach artykułowych odpowiednio do wyższego kursu przeliczeniowego stawki podniesiono. Wobec tego mimo obniżki udziałów polskich, spowodowanej nową taryfą wewnętrzną polską, przeliczenie po wyższym kursie dało nieraz stawkę wyższą od dotychczasowej.

Stawki na przewóz bawełny pozostały niezmienione ze względu na obecną stabilizację stanu posiadania transportów między Bremą a Gdynią, co dało kolejom niemieckim powód do zaniechania postępowania wyrównawczego, polegającego na przejmowaniu stawek gdyńskich na Bremę odnośnie do tego artykułu.

Każdy z obu zeszytów zawierać będzie osobne tabele opłat na tranzyt przez Czechosłowację ze stawkami między Gdynią/Gdańskiem a granicznemi przejściami między Czechosłowacją i Węgrami, Austrją oraz Rumunją. Do tych punktów granicznych będą stosowane stawki zasadniczo w takiej wysokości, w jakiej obowiązują do i od położonych przed niemi stacyj granicznych.

Do różnych taryf artykułowych włączono też nowe stacje czechosłowackie.

Naogół można powiedzieć, że nowe taryfy stwarzają korzystną podstawę do rozwinięcia pracy akwizycyjnej na rzecz portów polskiego obszaru celnego. Szczególnie doniosłą będzie dla wysiłków w tym kierunku ulga, przyznana na rzecz przewozu przesyłek drobnych w wagonach zbiorowych w poz. 1 Aneksu zeszytu 1. Polega ona na stosowaniu w drodze zwrotu 5-tonowych stawek opłat przewozowych przy wagonach zbiorowych, zawierających najmniej 2.500 kg drobnicy towarów różnego rodzaju, o ile jeden lub kilku, najwyżej 5 nadawców zobowiążą się przewieźć w ciągu roku najmniej 1000 ton drobnicy wagonami zbiorowemi między Gdynią/Gdańskiem a wymienionemi w taryfie 20 czechosłowackiemi stacjami. Różnica między wysokością stawek wagonowych 5-tonowych a drobnicowych jest dość znaczną dla zachęcenia ekspedytorów do formowania wagonów zbiorowych i przyczyni się wydatnie do potanienia kosztów przewozu drobnych przesyłek między Czechosłowacją a naszemi portami. Praktyczne zastosowanie tej ulgi taryfowej wykaże czy zdoła należycie ożywić przewóz drobnicy w omawianych relacjach, gdyż szersza znacznie możność wykorzystywania wagonów zbiorowych na kolejach niemieckich zapewnia drobnicy między Czechosłowacją a portem w Hamburgu stawki 10-, a nawet i 15-tonowe. Wobec tego przyznanie tylko stawek 5-tonowych wagonom zbiorowym między Czechosłowacją a Gdynią/Gdańskiem może się okazać niewystarczającem. Lecz nawet i w takim wypadku, gdyby efekt tej pierwszej pomocy taryfowej, udzielonej zorganizowaniu przewozu drobnicy przez porty, nie był nadzwyczajny, zasługuje na wszelkie uznanie jako zamierzenie idące w najwłaściwszym kierunku i odpowiadające najżywotniejszym interesom naszych portów, które dążyć muszą do przewozu jaknajwiększych ilości wartościowej drobnicy także w komunikacji z dalszem swojem zapleczem.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA MEBEL I WNĘTRZE.

Od 14 czerwca do 14 lipca 1936 r. odbędzie się w Bydgoszczy wystawa mieszkań urządzonych p. n. „Mebel i Wnętrze".

Będzie to pierwsza tego rodzaju wystawa w Polsce, która zainteresuje niewątpliwie sfery przemysłowo - handlowe okręgu Izby, ze względu na rolę, jaką odgrywa przemysł drzewny i meblowy miasta Bydgoszczy.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA.

— **ZNAKOWANIE DORSZY DLA CELÓW BADAWCZYCH.** Ustalenie wędrówek ryb morskich stanowi ciekawy dział badań, mających praktyczne znaczenie dla rybołówstwa. Dlatego też szereg państw prowadzi systematyczne znakowanie ryb. Przy złowieniu takiej znaczkowanej ryby w innem już miejscu morza, po upływie pewnego czasu od chwili znakowania pozwala ustalić kierunek wędrówek.

Również i Polska bierze udział w tego rodzaju pracach. Onegdaj wypuszczono koło Helu czterysta sztuk znakowanych dorszy. Dorsze te złowiono na Głębi Gdańskiej. Poszczególny znaczek składa się z dwu okrągłych płytek ebonitowych połączonych srebrnym drucikiem (średnica płytki 16 mm). Na jednej z płytek znajduje się litera duża P. (tj. Polska) i Nr. Znaczek zakłada się na płetwie grzbietowej lub na wieku skrzelowem. Wypuszczone dorsze posiadają znaczki o numerach od 500—600 i od 700 do 1000. Każdy wypuszczony dorsz posiada szczegółową metrykę (miejsce połowu, waga, długość, otolity i łuski) zanotowaną w kartotece. Za dostarczenie złowionego później dorsza znaczkowanego, a właściwie tylko wyjętego znaczka i bliższej informacji (miejsce połowu, długość, waga) wypłaca Morski Urząd Rybacki premje. (K. P. R.)

— **RYNEK ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI.** Wysprzedane są naogół w Gdyni i Gdańsku śledzie yarmouthy i szkockie; nieznaczne ich resztki, przechowywane w chłodni, sprzedawane są wobec bliskich nowych połowów po zniżonej cenie. Prócz tego są w Gdyni tylko norweskie śledzie solone i nieco t. zw. islandzkich matjasów „Fata".

Płacono ostatnio w porcie rybackim za śledzie ocłone franco wagon, za całą beczkę w złotych:

1. Yarmouth I trade i ordinary 80.
2. Szkockie I trade i ordinary 75.
3. Szkockie matjasy za 2 półbeczki: Stornoway medium 105, selected 110. Lerwick medium matjes 105, selected 110.
4. Islandzkie matjasy „Fata": 65.
5. Norweskie: Vaar 55, sloe 5/700 sztukowe 41, 12/1600 sztukowe 52, Sloe 10/1200 sztukowe 48, Sloematjes 52 do 54.

Normatjes 375/500 — 58, 500/700 — 57.

Schneideheringe 2/3000 sztukowe i 6/7000 — 78, takież z polskich połowów 58.

RYNKI TOWAROWE

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU

masła i jaj do dnia 19 maja 1936 r. (według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.)

Masło.

Sytuacja na rynku angielskim uległa w ciągu ostatnich dni dalszemu polepszeniu. — Przy mocnej tendencji notowano:

masło nowozelandzkie	93
australijskie	94
syberyjskie	93
łotewskie	92
polskie	90
holenderskie	90

sh per cwt landed London.

Dostawy masła na rynek angielski z europejskich rynków produkcji sezonowo wzrastają. Odnosi się to również do masła polskiego.

Rynek wewnętrzny notuje niejednolite ceny jednak — niewątpliwie na skutek niższych cen detalicznych — daje się zauważyć zwiększone zapotrzebowanie ze strony konsumenta.

Ceny masła na rynku krajowym wobec zwiększonej podaży uległy obniżeniu. Poznań notował w uzależnieniu od gatunku w hurcie zł 2,25—2,45, w półhurcie zł 2.60 za kg I gatunku. Ceny detaliczne wahały się od zł 2,80—3,00 za kg I gatunku.

Jajka.

Dostawy sezonowo wzrastają, skutkiem czego ceny wykazują jak chwilowo lekką tendencję zniżkową. W hurcie notowano zł 0.68 — 0,70, w półhurcie zł 0,80 za mendel.

WYDAWNICTWA

PRAWO WEKSLOWE I CZEKOWE.

Nakładem wydawnictwa „Bibljoteka Prawnicza“ ukazało się „Prawo wekslowe i czekowe“ w opracowaniu Adama Daniela Szczygielskiego, asystenta Uniwersytetu J. P. i redaktora „Miesięcznika prawa handlowego i wekslowego“.

Celem pracy autora, jak sam zaznacza, było stworzenie pełnego zbioru orzecznictwa polskiego w przedmiocie prawa wekslowego i czekowego, mogącego służyć jako źródło podręczne dla wszystkich, którzy z wekslem i czekiem w obrocie prawnym i gospodarczym się stykają.

Pracę swą autor zaopatrzył tablicami porównawczemi prawa wekslowego i czekowego z 1924 i 1936 r. Poszczególne rozdziały dotyczą:

I Prawo wekslowe, II Prawo czekowe, III Kodeks zobowiązań, IV Kodeks postępowania cywilnego, V Weksel kaucyjny i gwarancyjny, VI Podpis grzecznościowy, VII Przerachowanie zobowiązań wekslowych i czekowych, VIII Wierzytelności w walutach zagranicznych, IX Moratorjum zobowiązań wekslowych i czekowych.

Na końcu praca uzupełniona jest szczegółowemi skorowidzami przedmiotowemi orzecznictwa do prawa wekslowego i czekowego, ułożonemi alfabetycznie. Dla ułatwienia poszukiwań dołączony jest skorowidz chronologiczny wyroków sądowych.

Poza sędzią, adwokatem i notarjuszem, dla których praca ta służyć ma jako źródło podręczne, również jest ona cenną i dla ludzi życia gospodarczego, którzy zarówno z czekiem, jak i z wekslem mają bardzo często do czynienia.

KOMUNIKATY

INOWROCŁAW ZDRÓJ WPROWADZIŁ NA CAŁE LATO RYCZAŁTOWE KURACJE.

Pragnąc uprzystępnić w ciężkim obecnie okresie ekonomicznym odbycie kuracji jak najszerszym warstwom społeczeństwa, zarząd Zdrojowiska Inowrocław wprowadził tanie kuracje ryczałtowe w czasie wszystkich trzech sezonów. I sezon trwa od 1 kwietnia do 15 czerwca: II sezon (główny) od 16 czerwca do 15 sierpnia i III sezon od 16 sierpnia do 31 października. Ze względu na dość liczną frekwencję poleca się korzystanie z pobytów ryczałtowych w I i III sezonie.

Kuracja ryczałtowa w I i III sezonie za 14 dniowy pobyt wynosi zł 119.—, za 21 dniowy zł 174,50, za 28 dniowy — zł 226,—. W sezonie II (głównym) za 14 dniowy pobyt — zł 154,—, za 21 dniowy — zł 229,— i za 28 dniowy — zł 289,—. Kwotami powyższemi objęte są: a) oddzielny pokój w najlepszych pensjonatach według własnego wyboru z utrzymaniem, pościelą, światłem i obsługa: b) opieka lekarska podczas całej kuracji; c) karta kuracyjna: d) wszelkie kąpiele i zabiegi lecznicze według ordynacji lekarskiej. Na wypadek dodatkowych kąpieli i zabiegów przysługuje cennik ulgowy.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	2. 6.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	3. 6.
s/s CIESZYN*	9. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	10. 6.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto, Wasa	s/s MARTHA RUSS	22. 5.
		2) Turku, Helsinki, Wiborg	s/s HELENE RUSS	30. 5.
		3) Turku, Uleaborg — Kemi	s/s PICKHUBEN	5. 6.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*		
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	2. 6.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	3. 6.
s/s CIESZYN*	9. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	10. 6.
		co tydzień		
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kilaczycki)*	s/s KODUMAA	27. 5.
		co 2 tygodnie		
		Tallinn		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		Tallinn		
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s URANUS*	30. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	30. 5.
(via Bremen)		co tydzień		
		Ryga		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	10. 6.
		co 2 tygodnie		
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	10. 6.
		(Żegluga Polska S. A.)		
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	2. 6.
s/s INGEBORG*	8. 6.	co 8 dni	s/s INGEBORG*	8. 6.
s/s MARIEHOLM*	8. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 6.
s/s SKJÖLD	6. 6.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.		s/s HALFDAN	23. 6.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	30. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	2. 6.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM	2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports. Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	2. 6.
s/s INGEBORG*	8. 6.	co 10 dni	s/s INGEBORG*	8. 6.
s/s MARIEHOLM*	8. 6.		s/s MARIEHOLM*	8. 6.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	29. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	29. 5.
	8. 6.	co 2 tygodnie		8. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s BLENDA	1. 6.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	3. 6.
	15. 6.	co 2 tygodnie		18. 6.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	1. 6.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	1. 6.
s/s LUDWIG	8. 6.	co tydzień	s/s LUDWIG	8. 6.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s WILH. RUSS	30. 5.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s WILH. RUSS	30. 5.
s/s KÄTE	2. 6.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s KÄTE	2. 6.
s/s TCZEW	6. 6.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	6. 6.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)	s/s URANUS*	30. 5.
s/s URANUS*	30. 5.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	27. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	28. 5.
	3. 6.	co tydzień		4. 6.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	1. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	1. 6.
	15. 6.	co 2 tygodnie		15. 6.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
s/s BORGILA	29. 5.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**	s/s BORGILA	29. 5.
m/s BATAVIA	2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	2. 6.
s/s AKERSHUS	8. 6.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	8. 6.
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim		
		i inne		
s/s JAEDEREN	2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	9. 6.
s/s URSA	16. 6.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	22. 6.
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	31. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	4. 6.
s/s BALTROVER*	7. 6.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	11. 6.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	31. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	4. 6.
s/s LWÓW*	7. 6.	co tydzień	s/s LWÓW*	11. 6.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
STATEK	2. 6.	co 1—2 tygodnie	STATEK	2. 6.
		Leith/Grangemouth		
s/s ODER	30. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ODER	30. 5.
lub subst.		co tydzień	lub subst.	
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	30. 5.	co miesiąc	s/s STÖR	30. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE	27. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE	27. 5.
STATEK	3. 6.	co tydzień	STATEK	3. 6.
		Rotterdam		
s/s PUCK	2. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	3. 6.
s/s CHORZÓW	9. 6.	co tydzień	s/s CHORZÓW	10. 6.
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)		
s/s ANDROMEDA	1. 6.	1—2 razy w tygodniu	s/s ANDROMEDA	1. 6.
s/s BUSSARD	28. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	28. 5.
s/s BUTT	8. 6.	co 10—11 dni	s/s BUTT	8. 6.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 1. 6.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 1. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	2. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	3. 6.
s/s ŚLĄSK*	9. 6.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	10. 6.
s/s BUSSARD	28. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	28. 5.
s/s BUTT	8. 6.	co 10—11 dni	s/s BUTT	8. 6.
—		*(Rummel & Burton)*	—	
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	1. 6.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	5. 6.
	15. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		19. 6.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LISBOA	8. 6.
		co 2 tygodnie		
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MANSURIA	2. 6.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SCANDINAVIA	10. 6.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VINGALAND m/s GOTLAND	2. 6. 10. 6.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VINGALAND m/s GOTLAND	2. 6. 15. 6.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL lub subst.	ok. 15. 5.
s/s SARMACJA	22. 6.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA	24/27. 6.
		B. Porty dalsze		
s/s SCANYORK* s/s SCANPENN*	30. 5. 13. 6.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANSTATES s/s SCANMAIL* s/s SCANYORK	28. 5. 3. 6. 9. 6.
m/s PIŁSUDSKI*	28. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI	2. 6. 17. 6. 26. 6.
s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 16. 6.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 16. 6.
m/s LIMA m/s NORDSTJÄRNAN s/s EQUATOR s/s BORE IX s/s MERCATOR	4. 6. 5. 6. 3. 6. 15. 6. 23. 6.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s NORDSTJÄRNAN m/s LIMA lub subst. s/s ATLANTA	5. 6. 20. 6. 2. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 22. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
	Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques	
s/s SKAGERN 22. 6. m/s KAAPAREN 25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
	Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)	
—	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s DOLIUS 6. 6 s/s CITY OF CARDIFF 27. 6.
	Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon	
—	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
	PORTY GULFU	
	Houston, Galveston, New Orleans	
m/s TOLEDO 28. 5. m/s VASAHOLM 2. 6. m/s TAMPA 12. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM 16. 6.
s/s CITY OF OMAHA 27. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA 27. 6.
	Porty Australji	
—	*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 maja:

s/s BORGILA lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s IWAN lin. zach.-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SOLSTAD po węgiel, PAM.
s/s BUSHWOOD po węgiel, Bergenske.
s/s PRIMULA po węgiel, PAM.
ż/m ANTJE po koks, Rothert & Kiłaczycki.

30 maja:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pas. i towarami, Gdynia Am. L. Ż.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s URANUS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s SCANYORK lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s ODER lin. z Leith dla wy- i załadowania. Reinhold.
s/s HELENE RUSS lin. po ładunek do Turku, Helsinki, Wiborg, Lenczat.
s/s JOHANNES C. RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s STÖR lin. z Bristolu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SKAUTS po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s ALF po węgiel, MEW.
s/s LYGIA po węgiel, PAM.

31 maja:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow.. Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s ESSEX DRUID lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Rothert & Kiłaczycki.
s/s HUDIKSVALL ze złomem. PAM.
s/s AIDA LAURO po węgiel. Behnke & Sieg.

1 czerwca:

s/s WARSZAWA lin. z Havre/Londynu po emigrantów, Polbrit.
s/s ANDROMEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s BLENDA lin. zach.-szwedzka da wy- i załad., PAM.
s/s KNUD lub subst. lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wy- i załadowania. Reinhold.
s/s WIBORG. lin. z Rotterdamu dla wyładowania. Lenczat.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
ż/m DANA dla Olejarni Gdyńskiej, Bergenske.

2 czerwca:

m/s DOLIUS lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s LECH lin. z Gdańska po ład. i pas. do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull. Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. zach.-norweska tylko dla wyładowania. Bergenske.
m/s BATAVIA lin. wsch.-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s MANSURIA lin. zach.-śródziemnomorska tylko dla wyładowania. Bergenske.
m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ATLANTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s VINGALAND lin. lewantyńska dla wy- i załadowania, Polska—Lewant.
s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s KÄTE lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
ż/m WERNER VINNEN po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s ALBERT po węgiel. MEW.
s/s BODIL. Rothert & Kiłaczycki.

3 czerwca:

s/s EQUATOR lin. z Rio, Santos, Buenos Aires, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s TIBERIUS lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania. Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s STEINBURG po węgiel, Bergenske.

4 czerwca:

m/s LIMA z Rio. Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s OREST lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

5 czerwca:

m/s NORDSTJERNAN lin. ekspresowy z Rio, Santos, Buenos Aires, dla wy- i załadowania, PAM.

6 czerwca:

s/s SKJÖLD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.
s/s HELDER lub subst. lin. z Leith/Grangemouth dla załadowania, Reinhold.

Przewozy morskie owoców — dziś i w najbliższej przyszłości.

W ostatnich latach daje się zauważyć stałe nasilanie przewozu owoców morzem, jak na krótsze, tak i szczególnie na dłuższe dystanse. Stopniowo rozwinęła się flota światowa specjalnych statków owocowych, jeszcze szczupła, lecz stopniowo się powiększająca. Przedtem wystarczały specjalne przedziały chłodzone na statkach linij regularnych. Również wykorzystywano do przewożenia owoców pomieszczenia chłodzone statków refryżeratorów do przewozu wielkich partyj mięsa.

Jednakże pokazało się, że potrzebna jest do przewozu niektórych owoców, mianowicie jabłek, nietylko odpowiednia stała temperatura, lecz również nieprzekroczenie w powietrzu otaczającem jabłka określonej ilości dwutlenku węgla, gdyż w przeciwnym razie owoce zaczynają się psuć od wewnątrz.

Te obserwacje, pogłębione badaniami naukowemi, doprowadziły do stworzenia specjalnych typów okrętowych chłodni owocowych, dobrze wentylowanych i specjalnie konstruowanych dla różnych gatunków owoców. Najwcześniej rozwinęły się przewozy całookrętowe bananów pomiędzy Antylami a wschodniem wybrzeżem Stanów A. P., jednakże jako przewozy krótkie, nie wymagają one chłodni okrętowych. Flota światowa owocowców przystosowanych do przewozów chłodzonych bananów rozwinęła się dopiero w przewozach pomiędzy krajami eksportującemi banany a Europą.

W tych dniach przed audytorjum żeglugowem w Stockholmie p. V. Schreil, inżynier szwedzki omawiał stan obecny floty specjalnych statków owocowych i widoki jej rozwoju na przyszłość, skąd czerpiemy poniższe dane.

Z początkiem roku bieżącego światowa flota owocowych statków zaopatrzonych w urządzenia chłodnicze liczyła 53 statki i była przeznaczona w pierwszym rzędzie do przewozu bananów. Cała ta flota należy do towarzystw żeglugowych bezpośrednio nie zainteresowanych w sprzedaży i dystrybucji bananów. Z całkowitej ilości tych statków 24 było francuskich, 12 duńskich, 8 norweskich, 6 niemieckich i 3 włoskie. Wszystkie statki francuskie przewożą banany z własnych kolonij, statki duńskie są frachtowane w time-charter przez francuskich ekspedytorów lub ładują towar w Chile, względnie Kalifornji. Norweskie statki pracują w time-charter na rachunek włoski, amerykański lub francuski, statki niemieckie natomiast przewożą owoce z Kamerunu do Hamburga.

Większość transportów owocowych poprzez ocean wymaga odpowiedniego ustawiania skrzyń i silnej wentylacji w izolowanych od ciepła pomieszczeniach, drogą cyrkulacji w ładowniach chłodzonego powietrza.

Na krótsze dystanse wystarczają inne statki, wyżej nie wymienione. Są to mniejsze statki o stosunkowo dużej szybkości, nie mające urządzeń chłodniczych, posiadające jednakże odpowiednio urządzoną skuteczną wentylację. Między innemi na takich statkach (szybsze małe motorowce holenderskie) otrzymujemy w Gdyni partje bananów z portu rozdzielczego w Rotterdamie.

P. Schreil omówił również kwestję usiłowań przystosowania do dalekich przewozów, celem zaprowadzenia konsumcji w Europie — całego szeregu smakowitych tropikalnych i subtropikalnych owoców, co ostatecznie doprowadzi do ukazania się na europejskim rynku nowych handlowych owoców południowych. Liczne stacje doświadczalne badają poszczególne gatunki, ich wytrzymałość i smak przy rozmaitej temperaturze i różnym stanie dojrzałości, celem stworzenia gatunku nadającego się do konsumpcji po długotrwałej podróży do Europy.

Te usiłowania niewątpliwie przyniosą chociażby częściowo pewne powodzenie i dlatego niezależnie od dalszego rozwoju przewozów dotychczas wprowadzonych owoców handlu światowego należy się spodziewać pojawienia się przewozów gatunków owoców dotąd nie zaprowadzonych w Europie. Stąd dodatnie perspektywy dla rozwoju specjalnych przewozów owocowych na oceanach i morzach i dla tonażu tworzonego dla tych przewozów.

O ograniczenie importu krochmalu ryżowego i mączki połyskowej.

Do końca 1932 r. Polska pokrywała swoje zapotrzebowanie na krochmal ryżowy oraz mączkę połyskową wyłącznie zagranicą. Dostawcami tych artykułów były: Belgja, Niemcy, Włochy i Z. S. R. R. Import wymienionych towarów wynosił około 1500 ton rocznie.

zapotrzebowanie Polski pokrywane było zagranicą dlatego, że nie posiadaliśmy odnośnego przemysłu w kraju.

W roku 1932 powstał przemysł krochmalu ryżowego w Tczewie (na Pomorzu) o rocznej zdolności wytwórczej ca 2.000 ton.

Fabryka tczewska produkuje krochmal ryżowy w kawałkach i w proszku oraz błyszcz (mączkę połyskową); pozatem produkty uboczne jak białko ryżowe i paszę ryżową.

Pomimo, że gatunki produkowanego w kraju krochmalu ryżowego i błyszczu nie ustępują pod względem jakości wyrobom zagranicznym i w sprzedaży były dotychczas nieco tańsze od gatunków zagranicznych. znaczna część kupiectwa polskiego chętniej nabywa wyroby zagraniczne aniżeli krajowe. Dzieje się to dlatego, że większość społeczeństwa polskiego, szczególnie z Zachodniej Polski, przy kupnie wymienionych wyżej artykułów, żąda z przyzwyczajenia wyraźnie towaru zagranicznego, płacąc za niego nawet wyższe ceny niż za produkt krajowy, oczywiście bez żadnego rzeczowego uzasadnienia.

Przed powstaniem przemysłu krochmalu ryżowego w kraju płaciliśmy przeciętnie 150,— zł za 100 kg krochmalu zagranicznego. Po uruchomieniu fabryki w Tczewie, cena towaru zagranicznego zredukowaną została do 145,— zł, a cena krochmalu produkcji krajowej wynosiła ok. 125,— zł za 100 kg.

Mimo, że przemysł krajowy może w całości pokryć zapotrzebowanie rynku polskiego na krochmal ryżowy i mączkę połyskową (błyszcz), importujemy jeszcze dość znaczne ilości tych artykułów z zagranicy.

I tak. import tych artykułów wynosił:

W roku	krochmal ryżowy	błyszcz z dom. stearyny. boraksu itp.	mączki ryżow.
1933	6235 q.		
1934	3159 q.	338 q.	173 q.
1935	7091 q.	946 q.	176 q.
1936 I kw.	1161 q.	181 q.	61 q.

W imporcie krochmalu ryżowego partycypowały głównie kraje: Belgja i Niemcy. Błyszcz i mączkę ryżową importowano wyłącznie z Niemiec. Jeśli weźmiemy pod uwagę konsumpcję rynku polskiego na krochmal ryżowy i błyszcz w wysokości ok. 1500 ton rocznie, to z cyfr powyższych wynika, że pomimo produkcji krajowej importowaliśmy w 1933 r. ok. 42% naszego zapotrzebowania, w 1934 r. ok. 39%, a w 1935 roku ok. 53,5%.

Przemysł belgijski i niemiecki nie chcąc stracić tak poważnego odbiorcy, jakim był rynek polski dla tego przemysłu. zawarł w 1933 r. porozumienie, ustalające cenę hurtową na krochmal ryżowy dla swoich rynków wewnętrznych na 160—170,— zł za 100 kg, a specjalnie niską cenę dla rynku polskiego. Cel tego porozumienia jest jasny. Zagranicznym fabrykom chodziło o podcięcie egzystencji polskiemu konkurencyjnemu przedsiębiorstwu za wszelką cenę, aby tylko spowrotem zdobyć rynek polski wyłącznie dla siebie.

Podczas, gdy przed powstaniem przemysłu krajowego, cena krochmalu zagranicznego w hurcie wynosiła 150,— zł za 100 kg, a po ukazaniu się na rynku produktu krajowego — 145,— zł. to w 1933 r. została ona już obniżona do 136,— zł, w 1934 r. do 120,— zł, w 1935 r. do 116,— zł, względnie do 112,— zł. Obecnie przemysł zagraniczny oferuje swój krochmal nawet po cenie 110—108,— zł za 100 kg franko skład polskiego odbiorcy.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że ceny dla rynku polskiego, są cenami wybitnie dumpingowemi, stosowanemi tylko po to, aby zniszczyć przemysł krajowy. Cło wraz z manipulacjami, koszty przewozu, składowe, dostawa do miejsca przeznaczenia i prowizja zastępców wynoszą conajmniej 81,50 zł (w tem samo cło i manipulacje celne 71,50 zł). Przy otrzymywanej cenie za towar zagraniczny 112 do 108,— zł, pozostaje zatem dla fabrykanta belgijskiego wzgl. niemieckiego 30,50 lub 26,50 zł. Jakie więc zyski ciągnął przemysł zagraniczny z konsumenta polskiego do r. 1932 wł., skoro obecnie mógł tak znacznie obniżyć ceny za swój produkt. Oczywiście obecnie osiągana przez zagranicznego dostawcę cena pokrywa mu tylko w małej części jego własne koszty produkcji, gdyż sam ryż dla wyrobu 100 kg krochmalu kosztuje go mniej więcej 25,30 zł, przyczem zaznaczyć musimy, że koszty obróbki wynoszą około 55 — 58% ceny ryżu, a oprócz tego są przecież jeszcze także koszty generalne, jak administracja, koszty handlowe itd. Wysokie straty, jakie przemysł zagraniczny ponosi na eksporcie krochmalu do Polski, kompensuje on sobie bezsprzecznie albo dochodem ze sprzedaży tego artykułu na rynku wewnętrznym, albo też premją, otrzymywaną od swego rządu.

O ile nam wiadomo, przeciętny koszt własny krochmalu krajowego wynosi loco skład odbiorcy 110,— zł za 100 kg, wobec czego nie może być zatem mowy, aby przemysł krajowy mógł, przy obecnych cenach produktu zagranicznego, konkurować z przemysłem zagranicznym.

Wobec tego, że zalew rynku polskiego towarem obcym, przyczynić się może do zniszczenia młodego przemysłu własnego, należałoby ograniczyć import krochmalu ryżowego w kawałkach i w proszku oraz błyszczu ryżowego do minimum, oraz o ile zawarte umowy handlowe z Belgją i Niemcami nie pozwalają na znaczne ograniczenie importu powyższych

artykułów, zwolnić ryż łamany od cła przywozowego dla produkcji krochmalu lub też odpowiednie obciążenie produktu zagranicznego opłatami.

Wreszcie zaapelować należy również do kupiectwa krajowego, szczególnie w Zachodniej Polsce o życzliwe ustosunkowanie się do produktu krajowego i zaniechanie importu krochmalu i błyszczu pochodzenia zagranicznego.

KRONIKA

EKSPORT JAGÓD CZARNYCH PRZEZ GDYNIĘ DO ANGLJI I NIEMIEC.

W latach ubiegłych eksportowaliśmy pokaźne ilości jagód czarnych do Anglji i Niemiec. Część tego wywozu kierowana była drogą lądową do Niemiec i stąd przez Hamburg ekspedjowana do Anglji.

Jak zdołano stwierdzić, angielscy importerzy — odbiorcy polskich jagód, nie wiedzieli o tem, że jest to produkt polskiego pochodzenia i tylko wskutek braku bezpośredniego kontaktu między polskimi eksporterami a angielskimi odbiorcami, towar ten uchodził przez długi czas za artykuł niemieckiego pochodzenia.

Obecnie dzięki gdyńskim firmom owocowym i ich stosunkom na rynku angielskim dowiedzieli się Anglicy o tem, że jagody otrzymywane z Hamburga, pochodzą z Polski i dziwili się bardzo dlaczego sprawa ta przez tyle lat była tolerowana, tembardziej, iż polscy eksporterzy posiadają wszelkie udogodnienia do bezpośredniego eksportu przez Gdynię.

Sprawą tą zainteresowała się jedna z poważniejszych firm gdyńskich i według wszelkiego prawdopodobieństwa skieruje ona wywóz tego artykułu przez Gdynię jeszcze w bieżącym sezonie.

NOWY TRANSPORT KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

W tych dniach zostanie załadowane w portach brazylijskich na s/s Pułaski około 11.000 worków kawy brazylijskiej. Transport ten nadejdzie do Gdyni około 22 czerwca br.

Podział kontyngentu przywozowego na powyższą ilość kawy dokonany został przez Centralną Komisję Przywozową w dniu 22 maja b. r.

PRÓBY UTRUDNIENIA PRODUKCJI PROSZKU KAKAOWEGO NA EKSPORT.

Jedna z firm okręgu Izby Gdyńskiej zajęła się produkcją proszku kakaowego na eksport. Pomimo silnej konkurencji ze strony przemysłu zagranicznego, szczególnie holenderskiego, firma krajowa znalazła jednak zbyt na proszek kakaowy, produkowany w Polsce.

Eksport proszku krajowego spotkał się jednak z nieprzychylnem ustosunkowaniem się niektórych fabryk krajowych oraz niektórych organizacyj zawodowych. Mianowicie, chcąc produkować proszek kakaowy na eksport — koniecznym jest import ziarna kakaowego. Jakkolwiek firma eksportująca proszek kakaowy, sprowadza ziarno kakaowe dla produkcji tegoż w obrocie uszlachetniającym czynnym, co do którego decyduje jedynie Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwo Skarbu i zdawałoby się, że firma nie powinna mieć tu żadnych trudności, to jednak w praktyce jest inaczej. Podczas, gdy obrót uszlachetniający idzie normalnym trybem i nie można fabryce zakazać tego obrotu, to jednak zainteresowane czynniki krajowe usiłują wpłynąć na zmianę ustosunkowania się ze strony władz ministerjalnych na drodze propozycyj opinjodawczych. W odniesieniu do podziału kontyngentu na ziarno kakaowe dla produkcji krajowej, zaznaczyć przytem wypada, że sposoby, jakich się ima konkurencja krajowa w swej akcji na szkodę firmy, produkującej proszek kakaowy na eksport, nie licują z dobremi obyczajami kupieckiemi.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W drugiej dekadzie maja urządziły gdyńskie firmy aukcyjne łącznie pięć przetargów, na których ogółem wystawiono ca 5.130 skrz. cytryn syryjskich, 4.126 pomarańcz hiszpańskich i 618 skrzyń pomarańcz palestyńskich, z czego największe ilości przeaukcjonowały Gdyńskie Targi Owocowe S. A., a mianowicie: 4.140 skrzyń cytryn, 2.195 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 400 skrzyń pomarańcz palestyńskich.

Cytryny syryjskie aukcjonowane w okresie sprawozdawczym nadeszły dwoma statkami. Wcześniejszy ładunek, zgłoszony do przetargu dnia 13 maja został wprawdzie całkowicie sprzedany, jednak ceny osiągnięte były stosunkowo niskie i wahały się w granicach zł 25—29. Druga partja aukcjonowana 18 maja uzyskała już znacznie wyższe ceny, a mianowicie zł 38,50—40.

Pomarańcze hiszpańskie miały nadal wielki popyt, a ceny na nie utrzymały się na poziomie z poprzednich przetargów. Większość aukcjonowanych partyj sprzedano po zł 1,15—1,23 za kg.

Również pomarańcze palestyńskie cieszyły się wielkim popytem, czego najlepszym dowodem są zawarte tranzakcje, prawie na wszystkie zgłoszone do przetargów partje, po cenie zł 1,32—1,36 za kg.

Szczegółowy przebieg poszczególnych przetargów w tej dekadzie przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni zorganizowały w tej dekadzie dwa przetargi w dniach 11-go i 18-tego maja. O aukcji z 11-go maja pisaliśmy w poprzednim numerze „Biuletynu". Do przetargu w dniu 18-go maja firma aukcyjna zgłosiła 1.218 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 495 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Przetarg odbył się w obecności dwudziestu kilku nabywców z różnych miast. Większość towaru zakupiono dla firm w Warszawie, Katowicach i Łodzi. Firmy gdyńskie nie nabyły ani jednej partji.

Aukcję rozpoczęto od przetargu pomarańcz palestyńskich marki Pardees-Aphil, których wystawiono ogółem 900 skrzyń w 11 partjach.

Z uwagi na wysoki gatunek towaru, przywieziony s/s „Sarmacja" kupcy akceptowali cenę wywoławczą.

Wszystkie partje zostały nabyte po cenie zł 1,35—1,36 za kg.

Resztę partyj, t. zn. 4 po 100 skrzyń marki „Pardees" i „Lord-Perfect" musiano wycofać z powodu braku nabywców. Prawdopodobnie jednak partje te dlatego nie znalazły nabywców, ponieważ towar ten. przywieziony już dość dawno s/s „Vikingland" wykazywał wiele braków i nabycie jego było bardzo ryzykowne.

Następnie przeaukcjonowano 495 skrzyń pomarańcz hiszpańskich w opakowaniu ogrodowem, przywiezionych s/s „Lewant".

Wszystkie partje sprzedano, osiągając ceny w granicach zł 1,15 do 1,17. Przy aukcjonowaniu tych partyj widocznem było, iż aukcjonator niezbyt wierzył w możliwość korzystnego zbytu, a to z uwagi na nowy sposób opakowania i dlatego odrazu podyktował niższą cenę wywoławczą, którą kupcy nietylko że podtrzymali, ale znacznie przekroczyli. Przy następnych partjach aukcjonator rozpoczynał przetarg już od wyższych stawek, jednak przy dojściu do zł 1.16, o mało że nie został zmuszony do wycofania partji i tylko ze względu na to, że była to ostatnia partja. nabyła ją firma katowicka.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A. w Gdyni

urzadziły w okresie sprawozdawczym dwie aukcje, a to w dniach 13 i 18 maja. O aukcji z 13 maja zamieściliśmy sprawozdanie w poprzednim numerze „Biuletynu".

Gdyńskie Targi Owocowe wystawiły na aukcję w dniu 18 maja 2.000 skrzyń cytryn syryjskich, przywiezionych s/s „Foscolo" a więc towar świeży i dobry. oraz 1.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, przywiezionych s/s „Lewant".

Zgłoszone do przetargu cytryny syryjskie stanowiły własność firmy aukcyjnej, pomarańcze natomiast zgłosiła hiszpańska firma z Gandji Jose Roma Marti.

Aukcjonator nie przeczuwając, że popyt na cytryny będzie wielki, wystawił początkowo tylko 1.000 skrzyń, które odrazu osiągnęły dobrą cenę. Po przelicytowaniu 16 partyj i wyśrubowaniu ceny do 40 zł aukcjonator zdecydował się wystawić jeszcze 1.000 skrzyń, które również rozebrano po cenie zł 39,50—40 za skrzynię.

Następnie przeaukcjonowano pomarańcze hiszpańskie w ilości 1.000 skrzyń. Wszystkie partje zostały nabyte po cenie zł 1,15 za kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe S. z o. o. w Gdyni urządziły w tej dekadzie również dwa przetargi w dniach 13 i 18 maja. Na aukcję w dniu 13 maja wystawiła firma tylko 1.47? skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Berna-Imperial" w skrzyniach standartowych. Wystawca Jan de Wit z Valencji towar nadesłał statkiem „Canadia" w ilości 750 skrzyń. Drugą partję wystawiła firma Thomas Cabrera w liczbie 500 skrzyń, które nadeszły statkiem „Niobe" i wreszcie 192 skrzynie gatunku Blood-Oval wystawił Sindicato Cosech. Naranj. Ten ładunek przyszedł do Gdyni statkiem „Caledonia". Jak zwykle pomarańcze „Berna-Imperial" uzyskały najwyższe ceny, a mianowicie w granicach od zł 1,18 do 1,20 i zostały wszystkie sprzedane. Pozostałe partje, jako gatunkowo słabsze, sprzedano po zł 1,05 do zł 1,08 i również zostały całkowicie sprzedane. Większość towaru zakupiły łódzkie firmy i tylko jedną partję nabyła firma gdyńska.

Do następnego przetargu w dniu 18 maja wystawiły Bałtyckie Aukcje Owocowe tylko cytryny syryjskie w liczbie 1.007 skrzyń, które nadeszły do Gdyni 3-ma statkami: 300 skrzyń statkiem „Halfdan", 427 skrzyń statkiem „Ivar" i 300 skrzyń statkiem „Sleipner".

Pierwszy ładunek zawierał skrzynie, w których były tylko 300-ki, a dwie następne partje same 360-ki. (ilość sztuk w skrzyni).

Wszystkie trzy partję były przed aukcją oclone i znajdowały się w magazynach firmy ekspedycyjnej „Pantarei" oraz VIII magazynie Wolnej Strefy.

Mimo, iż towar był świeży i w dobrym stanie, nabywcy ociągali się z zawieraniem tranzakcyj w granicah limitu. Pierwszych kilka partyj poszło pod młotek po zł 29—30. Dopiero piąta partja osiągnęła „możliwą" cenę zł 35 za skrzynię. Cena ta utrzymała się i przy następnych tranzakcjach i tylko jeden raz akceptował nabywca wyższą stawkę, a mianowicie zł 37.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE.

W dniu 22—25 maja gdyńskie firmy importowe notowały na niżej wyszczególnione towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów w Gdyni.

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,65—3,75 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,55—3,65 za 1 kg
brazylijska Rio 3 — zł 3,70—3,85 za 1 kg
brazylijska Rio 7 —
brazylijska Santos Extra Prim zł 4,45—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos Fansy — zł 4,50—4,90 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4,05—4,35 za 1 kg
Niebieska Tanganijka afr. — zł 5,05—5,15 za 1 kg
Niebieska Maragogype duże ziarna — zł 5,90—6,60 za 1 kg.

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,80—13,10 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia gat. — zł 15,50—16,50 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa gat. — zł 13,80—15,30 za 1 kg
Kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 24,00—26,00 za 1 kg.

Kakao i masło kakaowe:

Kakao w proszku holenderskie Van Houten zł 5,00—5,25 za 1 kg
Kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,30—2,60 za 1 kg
Masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,40 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,75—1,80 za 1 kg.

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong" — zł 5,25—5,35 za 1 kg
pieprz biały „Muntok" — zł 6,20—6,30 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment)
cynamon Cassia Lignea — zł 8,20—8,45 za 1 kg
cynamon Vera Prima Cassia — zł 9,20—9,30 za 1 kg
cynamon ceyloński „Canhel" zależnie od gatunku — zł 8,60—9,10 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg — zł 6,40—6,50 za 1 kg
gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6,40—6,50 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opakowania — zł 10,50—12,50 za 1 kg
kardamon — zł 32,00—34,00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 47,00—52,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 55,00—58,00 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:

koryntki zależnie od gatunku — zł 1,35—1,40 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie:
w workach — zł 1,85—1,90 za 1 kg
w skrzynkach — zł 1,90—2,00 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gatunku — zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzynkach zależnie od gatunku — zł 1,95—2,10 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrzynkach po 12,5 kg — zł 2,25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gatunku — zł 1,60—1,75 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrzynkach zależnie od gatunku po 12,5 kg — zł 5,80—5,90 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w workach — zł 2,70—2,80 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w skrzynkach — po 12,5 kg — zł 2,80—2,90 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1,10—1,25 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 10 kg zależnie od gatunku — 3,60 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
a) bośniackie, zależnie od wielkości śliwek — zł 1,00—0,95 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,30—1,40 za 1 kg
śliwki suszone w skrzynkach po 12,5 wzgl. 25 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,05—1,20 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,40—1,65 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie, zwykłe — zł 6,25—6,40 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6,40—6,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,80—7,00 za 1 kg
orzechy chińskie łuszczone „Arachid" — zł 3,45 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 3,00 za 1 kg
jądra orzechowe hiszpańskie w workach po 100 kg — zł 5,10—5,30 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie, kalifornijskie przebierane — zł 3,30—3,50 za 1 kg
pestki morelowe, gorzkie łamane — zł 2,95—3,20 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oryginalna nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3,60 za 1 kg

oryginalna hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3,05—3,20 za 1 kg

oryginalna hiszpańska w blaszankach po 10 kg — zł 2,95—3,05 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 rybki w pudełku — zł 0.48—0,50 za pudełko

sardynki portugalskie 1/10 ilustrowane 2—3 rybki — zł 0,47—0,48 za 1 puszkę

sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,88—0,90 za 1 puszkę

sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustrowane — zł 0,87—0,88 za 1 puszkę

sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100.00—105,00 za beczkę

sardele holenderskie, brabanckie w puszkach skrzynka 5 kg — zł 14,00—17,00 za skrz.

Owoce świeże:

banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za kg

banany jamajskie gat. II — zł 2,00 za kg

banany jamajskie gat. III — zł 1,60 za kg

pomarańcze hiszpańskie „Bernas Imperiales“ zł 1,15—1,20 za 1 kg

pomarańcze palestyńskie „Valencja“ — zł 1,32—1,35 za 1 kg

cytryny syryjskie za skrzynkę wagi ca 39.5 — 40,5 kg — zł 39,50—40,00